



universität
wien

MASTERARBEIT

Titel der Masterarbeit

„Neue Urbanität in der Wiener Stadtentwicklung
Eine Zeitdiagnose am Beispiel des Wiener Nordbahnviertels.“

Verfasserin

Stefanie Döringer, BA

angestrebter akademischer Grad

Master of Arts (MA)

Wien, 2015

Studienkennzahl lt. Studienblatt: A 066 857

Studienrichtung lt. Studienblatt: Masterstudium Raumforschung und Raumordnung UG 2002

Betreuerin / Betreuer: Univ.-Prof. Dr. Hans-Heinrich Blotevogel

Abstract

Urbanity and the history of the European City are closely linked. Urbanity has been a constant presence in progressive urban planning debates and urban development in Europe since the middle of the 20th century. However, urbanity is a quite elusive word and has a variety of meanings. In Vienna, as an evolved city, urbanity has a great significance and is one of the guidelines in the Urban Planning Strategies. In order to approach the scope of urbanity the thesis starts with a historical and multidisciplinary discussion of the term. Based on these theoretical approaches six essential elements of urbanity, which provide the framework for this study, are defined: density, mixed uses, public spaces, social diversity, participation in society and identity. By analyzing the last three Vienna Urban Development Plans 1994, 2005 and 2025 it is shown how the city planners try to enable urbanity in a European City. The thesis focuses on the New Urbanity of Vienna's urban developing zones. The case study of Nordbahnhofviertel, one of the largest redevelopment projects in Vienna, illustrates the understanding of urbanity in the current Vienna Urban Development. As a result of this study Vienna's 'New Urbanity' is outlined and a perspective of the term urbanity in the future is given.

Zusammenfassung

Der Begriff der Urbanität, der eng mit der europäischen Stadt verknüpft ist und eine lange Geschichte aufweist, gilt seit Mitte des 20. Jahrhunderts als Zauberformel für die moderne Stadtplanung. Für eine historisch gewachsene Stadt wie Wien war Urbanität schon immer von Bedeutung und ist dementsprechend auch ein zentrales Leitmotiv bei der Planung neuer Stadtteile. Aufbauend auf einer multidisziplinären, theoretischen Annäherung an den Begriff, wird entlang von sechs zuvor definierten Urbanitätselementen - Dichte, Nutzungsmischung, Öffentlicher Raum, Soziale Diversität, Gesellschaftliche Teilhabe und Identität – das Verständnis von Urbanität in der Wiener Stadtplanung anhand der letzten drei Stadtentwicklungspläne 1994, 2005 und 2025 analysiert. Vor dem Hintergrund des Wiener Stadtwachstums steht dabei die neue Urbanität im Zentrum der Untersuchungen. Wie die Wiener Stadtplanung Urbanität in den neuen Stadtteilen zu ermöglichen versucht, wird anhand der Leitbilder des Nordbahnhofareals, einem der größten innerstädtischen Revitalisierungsgebiete, genauer beleuchtet. Ergebnis der vorliegenden Arbeit ist die Skizzierung einer neuen Wiener Urbanität. Abschließend soll auf Basis der theoretischen und fallbezogenen Erkenntnisse ein Ausblick auf die Perspektive des Urbanitätsbegriffs im 21. Jahrhundert gegeben werden.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	9
Tabellenverzeichnis.....	9
1 Einleitung.....	11
1.1 Vorgehende Überlegungen und Relevanz des Themas.....	11
1.2 Zielsetzung und Aufbau der Arbeit.....	13
1.3 Methode und Forschungsfragen.....	15
2 Urbanität – zeitlos zeitgemäß?.....	18
2.1 Historische Annäherung an den Begriff.....	18
2.1.1 Herkunft und Ursprung des Begriffs.....	18
2.1.2 Die europäische Stadt.....	19
2.1.3 Die „Renaissance des Urbanitätsbegriffs“.....	20
2.2 Der Begriff der Urbanität – eine theoretische Annäherung.....	21
2.2.1 Die sozialwissenschaftliche Perspektive.....	22
2.2.2 Der städtebauliche Diskurs.....	23
2.2.3 Sozialgeographische Ansätze.....	25
2.2.4 Integrative Ansätze.....	27
2.2.5 Innerstädtische Brachflächen – urbane Potentiale des 21. Jahrhunderts.....	33
2.2.6 Weiterführende theoretische Überlegungen zum Urbanitätsbegriff.....	34
2.2.7 Conclusio - Entwicklung und Perspektive von Urbanität.....	36
2.3 Operationalisierung des Urbanitätsbegriffs.....	39
2.3.1 Dichte.....	41
2.3.2 Nutzungsmischung.....	42
2.3.3 Öffentliche Räume.....	43
2.3.4 Soziale Diversität.....	46
2.3.5 Gesellschaftliche Teilhabe.....	47
2.3.6 Identität.....	49
3 Urbanität und die Stadt Wien.....	51
3.1 Urbanität in der Wiener Stadtentwicklung.....	51
3.2 Der Begriff der Urbanität in den Wiener Stadtentwicklungsplänen.....	52
3.3 Analyse der Stadtentwicklungspläne entlang der Urbanitätselemente.....	57
3.4 Zwischenfazit.....	73

4	Neue Urbanität? Das Wiener Nordbahnviertel	76
4.1	Das Nordbahnviertel als Untersuchungsgebiet.....	76
4.1.1	Zur Geschichte des Nordbahnhofareals	76
4.1.2	Das Umfeld des Nordbahnviertels.....	77
4.1.3	Die städtebauliche Entwicklung des Nordbahnviertels.....	78
4.2	Zur Urbanität im Nordbahnviertel.....	83
4.2.1	Analyse der Wiener Nordbahnhof Leitbilder	85
4.2.2	Zwischenfazit.....	95
5	Ergebnisse und Ausblick.....	100
5.1	Die Bedeutung des Urbanitätsbegriffs in der Wiener Stadtplanung.....	100
5.2	Neue Quartiere – Neue Urbanität?.....	102
5.3	Ausblick: Die Perspektive des Urbanitätsbegriffs.....	110
	Literaturverzeichnis.....	115
	Verzeichnis Interview-Partnerinnen und Partner.....	125
	Erklärung.....	127
	Curriculum Vitae	129

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Forschungsdesign (eigene Darstellung)	17
Abbildung 2: Urbanität – historische Entwicklung und gegenwärtige Prozesse (eigene Darstellung)	36
Abbildung 3: Urbanität – Prozess und Produkt (eigene Darstellung, vgl. Häußermann/Siebel 1992: 37ff.)	39
Abbildung 4: Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof mit Nordwestbahnhofareal (MA21, Kartengrundlage: MA 41-Stadtvermessung)	79
Abbildung 5: Wettbewerbsgebiet (gelb) im Nordbahnhofviertel (ÖBB Immobilien 2011, eigene Bearbeitung)	82
Abbildung 6: Städtebaulicher Entwurf – Leitbild Nordbahnhof 2014 (Studiovlay)	84
Abbildung 7: Leitbild 1993 – geplante Nutzungsmischung Nordbahnhof (MA 21A 1993)	87
Abbildung 8: Nordbahnareal - Brachfläche mit Blick auf bebauten Teil (eigene Aufnahme)	91
Abbildung 9: Nordbahnareal - Brachfläche mit Wasserturm (eigene Aufnahme)	94
Abbildung 10: Historische Nordbahnbrücke im Nordosten des Areal (eigene Aufnahme)	98

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Operationale Urbanitätsdefinition (Lees 2010: 2307)	32
Tabelle 2: Akteurs- und Raumebenen von Urbanität (eigene Darstellung)	110

1 EINLEITUNG

„Die Städte Europas könnten, eben weil sie Städte sind und nicht nur Schauplätze, die Verbindung zwischen dem Raum der Ströme und dem Raum der Orte, zwischen Funktion und Erfahrung, zwischen Macht und Kultur bewerkstelligen und so die Stadt der Zukunft aus den in ihrer Vergangenheit gelegten Grundlagen neu erschaffen.“

(Manuel Castells)¹

1.1 Vorangehende Überlegungen und Relevanz des Themas

Europa ist mit tiefgreifenden sozialen und politischen Veränderungen konfrontiert. Die fortschreitende Globalisierung, die Deindustrialisierung, der demographische Wandel und damit einhergehende soziale Polarisierungstendenzen zeichnen sich in den Großstädten als erstes ab und stellen die Akteure der Stadtentwicklung vor mannigfaltige Herausforderungen. Die europäischen Städte in ihrer Funktion als Orte der Vielfalt, der Kreativität und der Innovation gelten als gesellschaftliche Zentren und stehen vor der Aufgabe auch künftig ihre Einzigartigkeit und Identität bewahren. Im Jahr 2008 nahm der Kongress der Gemeinden und Regionen des Europarates diese Entwicklung zum Anlass, ein „Manifest für eine Neue Urbanität“ als Ergänzung zur Europäischen Städtecharta aus dem Jahr 1992 zu formulieren. Das Manifest sieht sich als ein Plädoyer für mehr Demokratie, Solidarität, Nachhaltigkeit und begreift „neue Urbanität“ als eine neue Kultur des Miteinanders (Kongress der Gemeinden und Regionen des Europarates 2008). Auch im Rahmen der IBA (Internationale Bauausstellung) Berlin 2020 spielt der Begriff der Urbanität für die Entwicklung der Metropolen eine bedeutende Rolle. Die Bauausstellung, als ein

¹ Castells, Manuel (1997): Die Städte Europas, die Informationsgesellschaft und die globale Wirtschaft in: Maar, Christa; Rötzer, Florian: Virtual Cities, Basel, (107)

Stadt-Laboratorium der Zukunft, stellt sich die Frage nach der Planbarkeit von Urbanität und beleuchtet dabei sowohl baulich-räumliche, als auch gesellschaftliche Strategien künftiger Stadtentwicklung (Benze et al. 2013; IBA Berlin 2020). Der Begriff der Urbanität findet sich darüber hinaus auch in zahlreichen Stadtentwicklungskonzepten oder als Thema in diversen Fachdiskursen und gilt, so scheint es zumindest, für die Städte des 21. Jahrhunderts als unhinterfragtes und erstrebenswertes Ziel.

Auch für Wien spielt der Begriff der Urbanität bei der Entwicklung neuer Quartiere eine bedeutende Rolle. Zu Beginn der neunziger Jahre setzte mit dem Fall des Eisernen Vorhangs ein Bevölkerungswachstum ein, das bis heute anhält. Wien wird in den kommenden Jahrzehnten, ebenso wie zahlreichen anderen Großstädten, ein rasanter Bevölkerungsanstieg vorhergesagt und gilt neben München als die europäische Stadt, die den größten Wachstumsdruck erfahren wird. Laut einer UN-Habitat-Studie wird die Einwohnermarke Wiens bis zum Jahr 2025 auf knapp 2,5 Millionen steigen (Melzer 2014). Stadtpolitik und Medien sprechen in diesem Zusammenhang von einer „Neuen Gründerzeit“ - was angesichts der aktuellen Bautätigkeit in Wien auch zutreffend erscheint. Die Stadtplanung steht vor der schwierigen Herausforderung, die richtigen Weichen für das Stadtwachstum zu stellen. Neben dem quantitativen Bestreben, in ausreichendem Umfang Wohnraum für die zugewanderte Bevölkerung zur Verfügung zu stellen, muss auch auf die qualitativen Standards bei der Errichtung der neuen Quartiere auf den Flächen der inneren und äußeren Stadterweiterung geachtet werden. Die neuen Viertel und Stadtteile, die in Zukunft das Bild Wiens ganz wesentlich mitbestimmen werden, müssen an die Urbanität der historisch gewachsenen Viertel anknüpfen können. Es stellt sich die Frage, wie Wien als gewachsene europäische Stadt mit dieser Herausforderung umgeht und Urbanität in Zukunft gestalten will.²

Urbanität ist zwar auf den ersten Blick die Zauberformel der Stadtplanung schlechthin, wurde allerdings nie zum gesicherten wissenschaftlichen Terminus und weist eine enorme Bandbreite an Bedeutungszuschreibungen auf. Im weitesten Sinne meint Urbanität die baulich-räumliche Qualität der europäischen Stadt und die Besonderheit der städtischen Gesellschaft. Demensprechend ist der Urbanitätsbegriff Gegenstand vieler Disziplinen, u.a.

² Welche Bedeutung dem Erhalt und der Fortführung von Urbanität in Wien beigemessen wird, wird u.a. anhand einer im Jahr 1992 erschienen Studie mit dem Titel „Stadtentwicklungskonzept Urbanität“ deutlich. Die beiden deutschen Soziologen Hartmut Häußermann und Walter Siebel wurden von der Wiener Stadtentwicklung beauftragt, zu untersuchen, wie in den geplanten und zukünftigen Wiener Stadtteilen eine „neue Urbanität“ entstehen kann (Häußermann/Siebel 1992: 4).

der Soziologie, des Städtebaus, der Kulturwissenschaften und der (Sozial-)Geographie. Der komplexe und vielschichtige Begriff Urbanität wird nachfolgend im Rahmen dieser interdisziplinär angelegten Arbeit aus der breiten Perspektive der Raumforschung einer genaueren Untersuchung unterzogen. Im Vordergrund stehen dabei vor allem die soziologische und die städtebauliche Perspektive, die den Begriff nachhaltig geprägt haben. Auf Basis der theoretischen Abhandlung soll der Urbanitätsbegriff anschließend anhand ausgewählter strategischer Planungsdokumente hinsichtlich seiner Auslegung in der Wiener Stadtplanung, die stellvertretend für die europäischen Städte der Gegenwart steht, analysiert werden.

1.2 Zielsetzung und Aufbau der Arbeit

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, den abstrakten Begriff Urbanität hinsichtlich seiner Anwendung auf der konzeptionellen Planungsebene zu beleuchten. Im Mittelpunkt der Arbeit stehen die Stadt Wien und die drei Stadtentwicklungskonzepte STEP 94, STEP 05 und STEP 2025, die als „Zeitdokumente“ das der Stadtplanung zugrundeliegende Verständnis von Urbanität belegen sollen. Von Interesse sind im Rahmen dieser Untersuchung das Urbanitätsverständnis der Planungsverantwortlichen aufseiten der Stadt Wien und die Umsetzung des Begriffs in den Wiener Planungskonzepten. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie die Wiener Stadtplanung Urbanität im Kontext der aktuellen sozialen, kulturellen, ökonomischen und politischen Herausforderungen interpretiert und wie versucht wird, Urbanität in den neuen Quartieren zu ermöglichen. Die tatsächliche Realisierung urbaner Qualitäten, d.h. die Umsetzung unter Einflussnahme verschiedenster Akteure, die Aneignung des Stadtraums und der Habitus der Bewohnerinnen und Bewohner, sind hingegen nicht Gegenstand der Untersuchung.

Der Urbanitätsbegriff hat, ebenso wie die europäischen Städte, eine lange Geschichte vorzuweisen. Ein Blick in die Vergangenheit zu Beginn der Arbeit ist daher unerlässlich. Zunächst wird ein historischer Abriss des Urbanitätsbegriffs gegeben und der Begriff unter Berücksichtigung verschiedener Disziplinen und Ansätze diskutiert. Um den Terminus zu Zwecken der Analyse von Planungskonzepten und städtebaulichen Leitbildern verwenden zu können, bedarf es einer begrifflichen Operationalisierung. Ausgehend von einer heuristischen Begriffskonzeption, werden aufbauend auf dem Theoriediskurs Elemente ausgewählt und begründet, die auch im Wandel der Zeit für die Entstehung von Urbanität eine zentrale Rolle spielen. Die sechs ausgewählten Faktoren Dichte, Nutzungsmischung, Öffentlicher Raum, Soziale Diversität, Gesellschaftliche Teilhabe und Identität (als die

wesentlichen Rahmenbedingungen) können als „Parameter“ für Urbanität bezeichnet werden.

Im ersten Teil der Analyse wird der Begriff der Urbanität und seine Verwendung in der Wiener Stadtplanung auf gesamtstädtischer Ebene beleuchtet. Dazu werden die drei übergeordneten Stadtentwicklungskonzepte STEP 94, STEP 05 und STEP 2025 einem Screening unterzogen. Mittels einer qualitativen Inhaltsanalyse nach den zuvor definierten Kategorien, soll erhoben werden, welche Bedeutung dem Begriff der Urbanität in der Wiener Stadtplanung bei der Entwicklung neuer Quartiere zukommt und wie die ausgewählten Elemente verstanden werden.

Um die planungstheoretischen Ergebnisse zu veranschaulichen und zu überprüfen, wird abschließend das ehemalige Nordbahnareal im 2. Wiener Gemeindebezirk als Fallbeispiel für die Planung eines neuen Quartiers herangezogen. Das Nordbahnviertel wurde aus mehreren Gründen gewählt. Bis zu Jahr 2025 soll hier, umgeben von der gewachsenen Urbanität der Gründerzeitviertel, ein neuer Stadtteil entstehen. Das Nordbahnareal zählt zu den bedeutendsten Wiener Entwicklungszonen und wird eine „Hauptrolle beim Management des Wachstums“ übernehmen (MA 18 2014: 30). Dieses knapp 80 ha große Viertel wird in mehreren Planungsetappen realisiert. Die Entwicklungen begannen Ende der achtziger bzw. Anfang der neunziger Jahre und werden voraussichtlich bis zum Jahr 2025 andauern. Im Zentrum dieser Arbeit steht das aktuelle Wettbewerbsgebiet, das zwar noch nicht realisiert wurde, für das aber bereits ein städtebaulicher Entwurf und ein Leitbild vorliegen. Interessant ist das Nordbahnhof-Areal auch hinsichtlich seiner Rolle als innerstädtische Brachfläche. Den Revitalisierungsflächen kommt in vielen Städten nicht nur eine bedeutende Funktion beim Wachstum zu, sondern wird auch ein besonderes urbanes Potential zugesprochen. Nach der Beschreibung des Areals, seiner historischen Entwicklung und der weiteren Planungsschritte, folgt eine qualitative Inhaltsanalyse der quartiersspezifischen Planungsdokumente entlang der sechs ausgewählten Elemente. Abschließend wird anhand der Ergebnisse der Literatur- und der Inhaltsanalyse erörtert, wie Urbanität in der Wiener Stadtplanung interpretiert wird und ob sich ein spezifisches Planungsverständnis einer „neuen Urbanität“ ausmachen lässt.

1.3 Methode und Forschungsfragen

Mittels einer Literaturanalyse wird die Entwicklung des Urbanitätsbegriffs von den Ursprüngen bis zur Gegenwart skizziert. Ausgehend von einem heuristischen Begriffsverständnis, werden zentrale Elemente von Urbanität ausgewählt, anhand derer die Wiener Stadtentwicklungskonzepte STEP 94, STEP 05 und STEP 2025 sowie exemplarisch das Leitbild des Wiener Nordbahnhofviertels untersucht werden. Es geht dabei nicht darum, den Widerspruch zwischen Theorie und Praxis, d.h. zwischen planerischen Zielsetzungen und gebauter Realität zu untersuchen (der zweifelsohne besteht), sondern darum, einen theoretischen Begriff durch ein qualitatives inhaltsanalytisches Vorgehen hinsichtlich seiner Anwendung auf konzeptioneller Planungsebene zu beleuchten. Im Zentrum der ausgewählten qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring steht die Entwicklung eines übergeordneten Kategoriensystems, welches in einem Wechselverhältnis zwischen Theorie und dem konkreten Material, d.h. den Planungskonzepten und Leitbildern, spezifiziert wird. Die zugrundeliegenden Kategorien bzw. die Elemente werden jedoch, mit dem Ziel der Analyse begründet, vorab festgelegt und anhand einer Literaturanalyse theoretisch hergeleitet (Mayring 2002: 115f.). Das Ziel einer zusammenfassenden Inhaltsanalyse ist es, "das Material so zu reduzieren, dass die wesentlichen Inhalte erhalten bleiben" und „durch Abstraktion ein überschaubares Corpus zu schaffen, das immer noch ein Abbild des Grundmaterials ist" (Mayring 2002: 115).

Um zu prüfen, welche Bedeutung Urbanität bei den zugrundeliegenden Planungsprozessen aufseiten der Stadt Wien hat und ob es sich um ein Zufallsprodukt oder einen „bewussten Planungsakt“ handelt, wurden Expertinnen- und Experteninterviews mit Akteuren, die an der Entwicklung der Stadtentwicklungskonzepte bzw. den Planungen zum Nordbahnviertel beteiligt sind, durchgeführt. Um eine städtebauliche Expertise zu erhalten, wurde die Meinung eines externen Stadtplaners eingeholt (siehe Interviewpartnerinnen und -partner).

Forschungsfragen

Folgende forschungsleitende Frage liegt der theoretischen Abhandlung des Urbanitätsbegriffs zugrunde:

- Was sind die zentralen theoretischen Ansätze und Elemente des Urbanitätsbegriffs und wie hat sich der Begriff in den vergangenen Jahrzehnten gewandelt?

Anhand der darauffolgenden Analyse der Stadtentwicklungskonzepte und Leitbilder werden vorrangig nachfolgende Fragen geklärt:

- Wie versucht die Stadt Wien, Urbanität in den neuen Stadtteilen zu ermöglichen?
 - Spielt der Begriff der Urbanität in den Planungskonzepten bzw. Leitbildern der Stadt Wien eine Rolle? Welche Bedeutung kommt dem Begriff zu?
 - Handelt es sich um ein Nebenprodukt oder eine bewusste Zielsetzung?
 - Wie interpretiert die Wiener Stadtplanung Urbanität im Kontext der aktuellen sozialen, kulturellen, ökonomischen und politischen Herausforderungen?
 - Wie interpretiert die Stadt Wien in ihren Konzepten die zuvor definierten Urbanitätsdimensionen bzw. Elemente?
 - Wie wird die neue Urbanität bei den Planungen der neuen Stadtteile interpretiert?

Abschließend werden, aufbauend auf den Analysen unter Berücksichtigung der Aussagen der befragten Expertinnen und Experten, folgende Fragen beantwortet:

- Kann in Wien auf eine spezifische Urbanität der neuen Quartiere geschlossen werden?
- Was kann Urbanität auf konzeptioneller Planungsebene heute bedeuten?
 - Kann bzw. sollte ein bereits theoretisch widersprüchliches Konzept wie Urbanität auf der Planungsebene bestehen bzw. Anwendung finden?

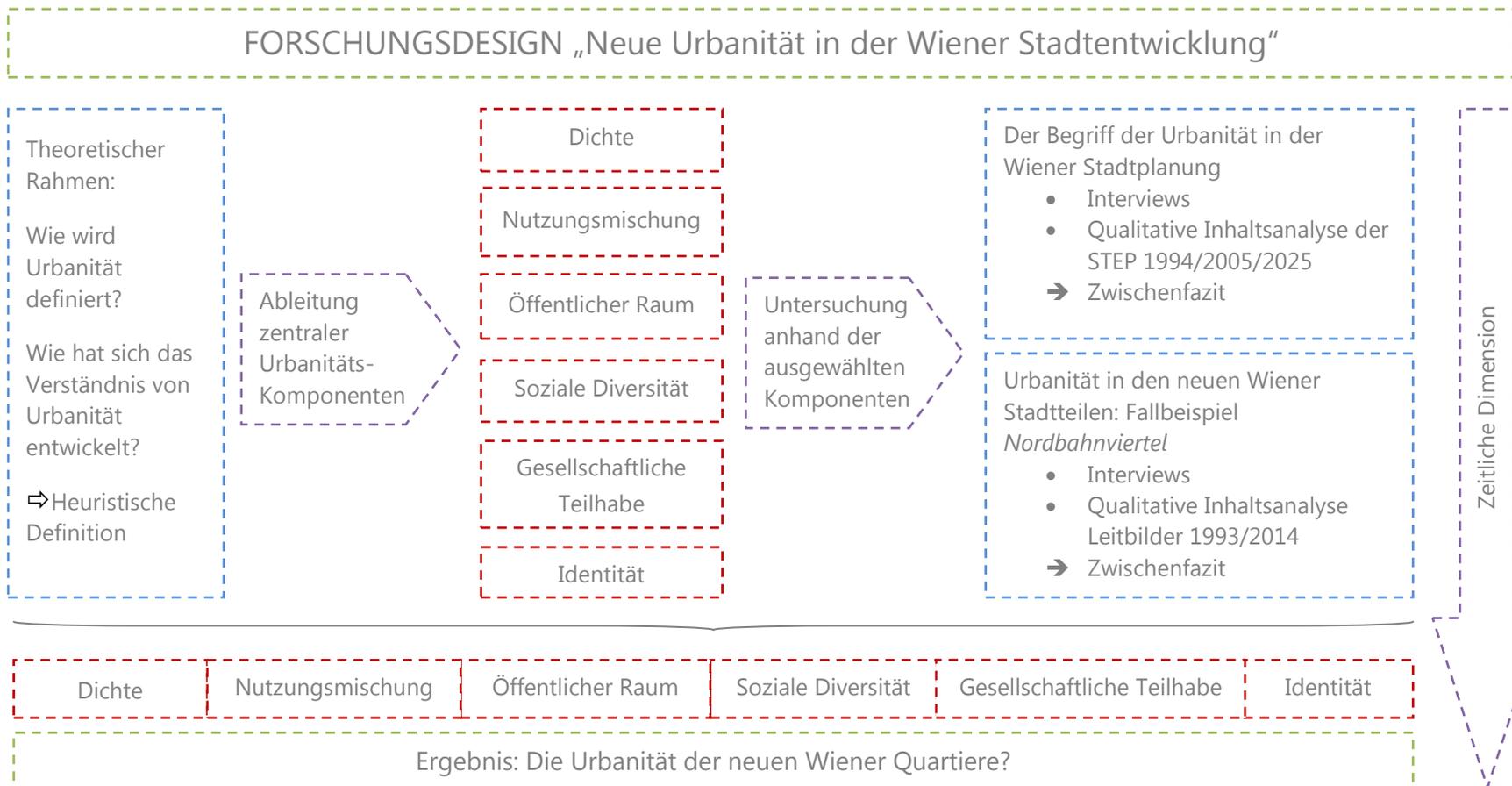


Abbildung 1: Forschungsdesign (eigene Darstellung)

2 URBANITÄT– ZEITLOS ZEITGEMÄSS?

2.1 Historische Annäherung an den Begriff

Wie eingangs geschildert, handelt sich bei Urbanität um einen historisch gewachsenen Begriff, der eng mit der europäischen Geschichte verknüpft ist. Vorab wird daher kurz der Wortursprung geklärt und die begriffliche Entwicklung skizziert.

2.1.1 Herkunft und Ursprung des Begriffs

Der Ursprung des Wortes Urbanität reicht bis in das alte Griechenland zurück. Unter der Herrschaft Perikles' wurde der griechische Begriff „asteios“ geprägt, der die Tugenden der Athenerinnen und Athener, wie die „Liebe zum Schönen und Geistigen“ und den „Bürgersinn“ bezeichnen sollte. Mit dem Einsetzen der Arbeitsteilung begann die bäuerliche Landbevölkerung, die produzierten Waren zu tauschen. Es entstand eine städtische Ökonomie, die es dem Athener Bürgertum ermöglichte, sich zu bilden und aktiv am politischen Geschehen teilzunehmen. Baulich manifestierte sich die urbane Lebensweise der Bürgerinnen und Bürger Athens auf dem zentralen Platz, der Agora, dem Zentrum des sozialen, kulturellen und ökonomischen Lebens der griechischen „polis“. Mit dem Niedergang Athens verlor die Idee einer speziellen, den Städtern anhaftenden, Lebensweise zunächst an Bedeutung. Unter der Herrschaft Ciceros wurde der Begriff in Rom („urbs“ lat. Stadt) aber wieder aufgegriffen. Die ursprüngliche Definition aus Athen erfuhr eine Erweiterung um die Zuschreibungen der gewandten sprachlichen Ausdrucksweise und des Geistreichen. Die zentralen Begriffskomponenten aus Athen, - Bildung, Leistung und Auftreten der städtischen Bevölkerung -, bleiben aber im Grunde erhalten. (Salin 1960: 869ff.; Selle 2011: 3ff.) Zur Zeit der monarchischen Herrscher verschwand der Begriff und erst im späten Mittelalter, als die europäische Stadt zum Ort

der Emanzipation und somit zum Ursprung eines gleichberechtigten und demokratischen Bürgertums wurde, gewann die Begrifflichkeit des Urbanen wieder an Bedeutung. Die in der Renaissance weitergeführte Idee einer bürgerlichen Gesellschaft bildet bis heute die Grundlage für die urbane Lebensform, die den europäischen Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern zugeschrieben wird. (Baum 2008: 21)

2.1.2 Die europäische Stadt

Der Begriff und die Vorstellung von Urbanität sind untrennbar an die Entwicklung der europäischen Stadt gekoppelt. Urbanität ist dabei sowohl mit der Stadtgesellschaft und ihren Werten als auch mit der baulichen Stadt verbunden. Mit ihrer historisch gewachsenen Struktur ist die europäische Stadt zwar einerseits das anschauliche „Produkt“ des theoretischen Begriffes Urbanität; andererseits ist sie in ihrem Wesen ebenso wenig zu fassen und in ihrer Eigenart ebenso wenig zu vereinheitlichen wie der „Mythos Urbanität“ (Wüst 2004: 147) an sich (Hassenpflug 2006: 14ff.). Aber was macht die europäische Stadt dann aus und können spezifische Charakteristika ermittelt werden? Obwohl sich ein Idealtypus der europäischen Stadt nur schwer finden lässt, können einige Gemeinsamkeiten identifiziert werden. So ist nach Siebel die europäische Stadt historisch betrachtet erstens „der Ort, an dem die bürgerliche Gesellschaft entstanden ist“ und sich somit „der Bürger der heutigen Gesellschaft im Gang durch diese sich seiner eigenen Geschichte bewusst werden kann“ (Siebel 2004: 13). Zweitens ist die europäische Stadt ein Ort der Emanzipationsgeschichte, der es seinen Bürgerinnen und Bürgern ermöglicht, sich aus „beengten politischen, ökonomischen und sozialen Verhältnissen befreien zu können“ (ebd. 13). Und drittens ist die europäische Stadt gekennzeichnet von einer besonderen, urbanen Lebensweise, die die Stadtbevölkerung von der ländlichen Bevölkerung unterscheidet (ebd. 13). Das Idealbild der europäischen Stadt und die damit eng verbundene Vorstellung von Urbanität transportieren eine „eurozentrisch verengte Idee von der guten Stadt“ (Siebel 2000: 34) und zugleich eine widersprüchliche, ja sogar utopische Idee (Siebel 1994: 40).

Das Bild, das der Planungstheoretiker Klaus Selle von der europäischen Stadt zeichnet, ist im Gegensatz zu Siebel eher auf die künftige Perspektive der Städte gerichtet (Selle 2002a: 55f.). Ausgehend von der Annahme, dass die europäische Stadt, ebenso wie ihre Gesellschaft, einem stetigen Wandel unterliegt, müsse man sich von der kulturpessimistischen Sichtweise, wie Siebel sie einnimmt, verabschieden. Auch Dieter Hassenpflug betont die Aktualität des Begriffes der europäischen Stadt und verneint, dass

es sich, wie von Siebel konstatiert, um eine "rückwärtsgewandte Utopie" handle (Hassenpflug 2000: 13). In der allgemeinen, bildlichen Vorstellung sei die „europäische Stadt“ laut Hassenpflug

„[...] ein ‚organischer‘, der Topografie angepasster Grundriss, artikulierte (distinkte) Übergänge von privaten zu öffentlichen Räumen, Rhythmus und Polarität von engen Gassen und weiten Plätze, großen Gebäuden und kleinen Häusern, sakralen und profanen Territorien symbolisiert durch Kirche und Rathaus) und von Stadt und Landschaft“ (Hassenpflug 2000: 30).

Dabei prägen sowohl das Bürgertum und die Demokratie als auch das Gebaute die Urbanität der europäischen Stadt. Die städtische Gesellschaft nimmt Einfluss auf den gebauten Raum und umgekehrt; beide stehen in einer wechselseitigen Beziehung zueinander (Hassenpflug 2006: 63).

2.1.3 Die „Renaissance des Urbanitätsbegriffs“

Während der beiden Weltkriege, der Zwischenkriegszeit und beim Wiederaufbau spielt der Terminus Urbanität zunächst keine Rolle. Diese Tatsache ändert sich allerdings schlagartig, als der Ökonom Edgar Salin auf der 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtebundes im Jahre 1960 die Entwicklung der Städte in der Nachkriegszeit kritisiert und sich dabei in seiner oft zitierten Rede auf den Begriff der Urbanität bezieht. Salin legt damit den Grundstein für die Karriere des Urbanitätsbegriffs der Gegenwart. Er skizziert die begriffliche Entwicklung, die damit verbundenen städtischen Qualitäten und betont insbesondere den historischen, kulturellen und politischen Gehalt des Wortes:

„An den beiden großen Beispielen Athen und Rom lässt sich [...] nicht nur der reiche Inhalt echter Urbanität ablesen, sondern auch die nun besonders zu würdigende Tatsache, dass die Urbanität nicht losgelöst zu denken ist von der aktiven Mitwirkung einer Stadtbürgerschaft am Stadtregiment. Urbanität ist Bildung, ist Wohlgebildetheit an Leib und Seele und Geist; aber sie ist in allen Zeiten [...] auch fruchtbare Mitwirkung des Menschen [...] als politischem Wesen in seinem ihm und nur ihm eigenen politischen Raum“ (Salin 1960: 13f.).

Urbanität sei, so Salin weiter, immer nur ein kurzfristiges Phänomen. Man könne erst wieder auf eine wirkliche Urbanität hoffen, wenn es gelänge, „die Stadt aus einer Agglomeration einer anonymen Masse wieder in einen lebendigen Organismus, in eine Gemeinschaft von Stadtbürgern [zu] verwandeln“ (Salin 1960: 31ff.). Salin konzipiert

Urbanität dabei als eine exklusiv den Bewohnerinnen und Bewohnern von Städten vorenthaltene Lebensform und Kultur. Diese Form der Urbanität, die sich auf die Menschen, ihre Bildung und ihren Umgang miteinander bezieht, glaubt Salin als unwiederbringlich verloren (Dirksmeier 2009: 24). Paradoxe Weise avancierte der Begriff im Anschluss an Salins Rede jedoch zu einer planbaren Zielsetzung im Städtebau (vgl. Kapitel 2.2.2), sodass Salin sich rund zehn Jahre später erneut zu Wort meldet und berichtigt, dass es „Lug und Trug“ sei, wenn Politik, Planung oder wissenschaftliche Disziplinen behaupteten, Urbanität neuschaffen bzw. wiederherzustellen zu können (Salin 1970: 874/875).

2.2 Der Begriff der Urbanität – eine theoretische Annäherung

Die Karriere des Begriffes Urbanität, die im Anschluss an Salins Rede begann, dauert bis heute an. Das Spektrum reicht mittlerweile vom „inhaltsleeren Werbeslogan“ im Städtemarketing und der Immobilienwirtschaft bis hin zur Zielsetzung oder Zauberformel in der Stadtentwicklung. Auch in den unterschiedlichen wissenschaftlichen Disziplinen, wie Architektur, Städtebau, Raumplanung, Geographie, Soziologie, aber auch Philosophie und Kulturwissenschaften erfreut sich der Begriff größter Beliebtheit - ohne dass Konsens besteht, was der Begriff denn nun eigentlich bezeichnet. Die aktuelle Karriere des Begriffs ist wohl auch mit der Diffusität und der Offenheit seiner möglichen Inhalte verbunden. Die Unschärfe, aber auch die Bedeutungsgewalt des Begriffes verstärkt sich zusehends. Die konturlose, aber „vielleicht gerade deshalb umso begieriger aufgegriffene Bezeichnung“ (Albers/Wékel 2009: 32) läuft Gefahr zu einem propagandistischen Instrumentarium zur Durchsetzung politischer Interessen zu verkommen (Bahrdt 1961: 122f.; Häußermann/Siebel 1992: 6).

Zahlreiche Versuche gab es in den letzten Jahrzehnten vonseiten der Fachwelt, Urbanität durch andere Termini, wie beispielsweise Stadtkultur (Häußermann/Siebel 1992: 6), Nachhaltigkeit (Eisinger 2004: 93) oder Stadtformung (Salin 1960: 24ff.) zu ersetzen – ohne Erfolg. Im Laufe der Zeit hat das Substantiv zudem eine Reihe an unterschiedlichen Zuschreibungen und Attributen erfahren, die den Gehalt des Begriffes schärfen sollten. Im historisch-zeitlichen Kontext ist beispielsweise von antiker Urbanität (Salin 1960: 21) oder postmoderner Urbanität (Dirksmeier 2009: 35ff.) die Rede. Im gesellschaftskritischen Diskurs werden Attribute wie politische Urbanität (Kleger 2000: 144) oder auch gelebte Urbanität (Sieverts 2001: 33) verwendet. Nachfolgend sollen nun aus der Perspektive der Soziologie, des Städtebaus und der Sozialgeographie unterschiedliche Ansätze des

Urbanitätsdiskurses skizziert werden, um sich so schrittweise einer Definition zu nähern, die als Analysegrundlage dienen wird.

2.2.1 Die sozialwissenschaftliche Perspektive

Im 18. und 19. Jahrhundert wurde der Urbanitätsbegriff stellvertretend für die feine, gebildete Lebensart, die mit dem Bürgertum verbunden wurde, verwendet. Eine erste kulturtheoretische Auseinandersetzung zum Thema Großstadt und Urbanität erfolgte aber erst zu Beginn des 20. Jahrhunderts durch den Soziologen Georg Simmel mit seinem Essay „Die Großstädte und das Geistesleben“ (1903). Neben notwendigen Urbanitätskriterien erläuterte er auch als erster Sozialwissenschaftler die Bedeutung räumlicher Gegebenheiten für gesellschaftliche Interaktion. Die urbane Lebensweise ist gekennzeichnet von einer der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern eigenen Blasiertheit und Reserviertheit, die aufgrund der Fülle an Umweltreizen notwendig wird. Simmel betont die Bedeutung von Größe und Dichte der Bevölkerung für die Differenzierung des Marktes und der gesellschaftlichen Arbeitsteilung (Simmel 1903: 185ff.). An dieses Verständnis schließt auch Louis Wirth, ein Vertreter der Chicagoer Schule, mit seinem 1938 erschienenen Werk „Urbanism as a way of life“ (dt. „Urbanität als Lebensform“) an. Wirth entwirft eine erste Theorie von Urbanität als eine spezifische Lebensweise. Grundlegende Voraussetzung für Urbanität sei eine bestimmte strukturelle Größe, Dichte und Heterogenität der Bevölkerung. Für soziologische Zwecke genüge es, Stadt als eine „relativ große, dicht besiedelte und dauerhafte Niederlassung gesellschaftlich heterogener Individuen“ (Wirth 1978: 48) zu beschreiben. Diese Zuschreibungen bilden bis in die Gegenwart den Kern des soziologischen Verständnisses von Stadt.

Für den Soziologen Bahrtdt (1961) ist Urbanität an das dialektische Gegenüber von öffentlicher und privater Sphäre in der Stadt, die er als Ansiedlung definiert, gebunden. Dieses Begriffspaar stellt die Grundprinzipien des städtischen sozialen Lebens dar. Die Differenzierung der beiden Sphären erfolgt in Kategorien des Verhaltens. In der Öffentlichkeit liegt eine „unvollständige Integration“ vor, die ein darstellendes Verhalten des kommunizierenden Individuums zur Folge hat. Im Privaten hingegen dominieren Verhaltensmuster der Emotionalität und Vertrautheit, die dem Blick der Öffentlichkeit entzogen bleiben sollen. Je stärker sich die Polarität zwischen Öffentlichkeit und Privatheit im Alltag herausbildet, umso städtischer ist eine Siedlung. (Bahrtdt 1961: 38ff.)

Henri Lefèbvre betrachtet Urbanität nicht als eine historische Kategorie, sondern als das Mögliche, das es zu erreichen gilt (Lefèbvre 1972: 23). Die Stadt ermöglicht eine „[...] urbane Situation in der unterschiedliche Dinge zueinander finden und nicht länger getrennt existieren, und zwar vermöge ihrer Unterschiedlichkeit“ (ebd. 127).

Die neueren stadtsoziologischen Ansätze, so Schäfers, sehen Urbanität als „Voraussetzung und Ergebnis einer lebendigen Stadtkultur“ (Schäfers 2010: 154). Die zwei zentralen Rahmenbedingungen für Urbanität sind eine differenzierte städtische Öffentlichkeit und eine ausgeprägte Kultur der Partizipation (Schäfers 2010: 154). Darüber hinaus verweist Schäfers auch auf den Bedeutungswandel, den Urbanität als gesellschaftliche Lebensform aufgrund neuer Kommunikationssysteme oder veränderter Produktions- und Verteilungsbedingungen künftig erfahren wird (Schäfers 2010: 91). Den Zusammenhang zwischen Urbanität und Virtualität in Bezug auf die Zukunft der Städte hebt beispielsweise auch Schmitz hervor, der den virtuellen Raum als Erweiterung des physischen Raums betrachtet (Schmitz 2010: 111ff.)

2.2.2 Der städtebauliche Diskurs

In der Nachkriegszeit spielt der Begriff der Urbanität, wie in Kapitel 2.1.3. bereits erwähnt, im deutschsprachigen Raum zunächst keine bedeutende Rolle. Wiederaufbau und Stadtplanung wurden weitestgehend vom Konzept der Funktionstrennung bzw. der Charta von Athen bestimmt, die bereits im Jahr 1933 auf dem internationalen Städtebaukongress ausgerufen wurde (Albers/Wékel 2000: 32). Als städtebauliches Leitbild dominiert die „gegliederte und aufgelockerte Stadt“, die an die in den 1920er Jahren entstandene Vorstellung von innerstädtischen Wohnsiedlungen mit geringer Dichte und hohem Grünraumanteil anknüpft. Als kritische Kategorie zur Beurteilung der Stadtplanung rückt Urbanität erst im Anschluss an den Deutschen Städtetag 1960 und Salins zuvor erwähnter Rede ins Zentrum des städtebaulichen Diskurses (Berndt 1967: 263). Urbanität wird nicht mehr nur als gesellschaftliche und soziale Kategorie gedacht, sondern als „Produkt“, das es durch bestimmte Merkmale zu planen und zu realisieren gilt (Neumann 2002: 8; Selle 2011: 8). Als eines der bedeutendsten Werke in Zusammenhang mit funktionalem Städtebau gilt bis heute das im Jahr 1963 erschienene „The Death and Life of Great American Cities“ von Jane Jacobs, das die zu dieser Zeit vorherrschende Nutzungstrennung in der Stadtplanung scharf kritisierte und sich erstmals deutlich für funktionale Vielfalt und kleinteilige Nutzungsmischung als Grundvoraussetzungen für eine belebte Stadt aussprach (Kuder 2004: 173; Jacobs 1963: 152ff.).

In den sechziger und siebziger Jahren wurden unter dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“³ vor allem in Deutschland zahlreiche Hochhäuser und monofunktionale Stadtteile mit hohen baulichen Dichten errichtet, die heute von der Fachwelt kritisiert und als „urbanitätshemmend“ bewertet werden. „Urbanität durch Dichte“ sollte das bis dahin vorherrschende Leitbild der aufgelockerten und gegliederten Stadt ersetzen und eine Neuausrichtung des städtebaulichen Denkens bewirken (Albers/Wékel 2000: 24; Eisinger 2004: 96). Rückblickend betrachtet muss eingeräumt werden, dass die tatsächliche bauliche Umsetzung den reformerischen Überlegungen des Leitbilds nicht gerecht wurde (Selle 2011: 9). Der Anspruch und die Umsetzung des Leitbilds klappten aufgrund politischer und ökonomischer Interessen jedoch deutlich auseinander, sodass die Idee der Funktionstrennung (Charta von Athen) nicht abgelöst, sondern lediglich mit kompakteren Siedlungsstrukturen fortgeführt wurde (Krämer 2007: 106 ff.; Kuder 2004: 170). Hinzu kommt, so Wüst, dass im Gegensatz zu anderen Leitbildern, wie etwa der Gartenstadt oder der autogerechten Stadt, „Urbanität durch Dichte“ nicht auf ein definiertes Konzept zurückgreifen kann, das klare programmatische Grundsätze definiert (Wüst 2004: 112).

Eine „Bekanntnis zur Urbanität“ als stadtentwicklungspolitisches Ziel liefert Martin Neuffer Mitte der siebziger Jahre. Neuffer definiert Urbanität nach funktionalistischen Gesichtspunkten und kommt zu dem Schluss, dass es viele Arten von Urbanität gäbe, die durch unterschiedliche Zusammensetzung einzelner Elemente, u.a. städtebaulicher Maßnahmen, zustande kommen würden. Urbanität sei der Zustand einer Stadt, die durch ihre bauliche und räumliche Beschaffenheit spezifische Angebote bereitstellt, die die Bedingung für ein städtisches Lebensgefühl seien (Neuffer 1976: 280; Wüst 2004: 67/73). Auch Breitling bringt in seinem im Jahr 1979 erschienenen Essay „Urbanität als städtebauliche Zielvorstellung“ den Begriff mit einer städtebaulichen Programmatik in Verbindung. Er verweist auf die Vielfalt des Begriffs und folgert, dass es mittels dieser begrifflichen Komplexität und Vielschichtigkeit erst möglich wird, städtische Qualitäten zu charakterisieren (Breitling 1979: 83ff.). Schneider bewertet Urbanität als einen Planungsfaktor und zählt interventionistische Maßnahmen auf, um diese stadtentwicklungspolitische Zielsetzung zu realisieren. Er unterscheidet dabei zwischen soziokulturellen und städtebaulichen Elementen der Urbanität⁴ (Lees 2010: 2303; Schneider

³ Dem Leitbild „Urbanität durch Dichte“ geht vermutlich eine Tagung des Bundes deutscher Architekten im Jahr 1963 mit dem provokativ gewählten Titel „Gesellschaft durch Dichte“ voraus. (Benze et al. 2013: 9; Krämer 2007: 106).

⁴ Obwohl Schneider auch soziokulturelle Elemente in seiner Urbanitätsdefinition berücksichtigt, wird er unter den städtebaulichen Ansätzen angeführt, da er Urbanität grundlegend als „Planungsfaktor“ betrachtet.

1990 22f.). Ebenso wie Edgar Salin, versucht sich auch Schneider an der Fragestellung, ob man von einem „unwiederbringlichen Verlust der Urbanität“ sprechen muss oder ob man mittels kommunalpolitischem und planerischem Engagement und Handeln diesen Prozessen entgegenwirken kann. Schneider zeigt sich dabei nicht so pessimistisch wie Salin und führt als mögliche Maßnahmen zur Erhaltung der Urbanität beispielsweise den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes sowie der Fußgänger- und Radwege und insbesondere auch die Reaktivierung von innerstädtischen Industriebrachen an. (Schneider 1990: 22f.; Wüst 2004: 74)

In den siebziger und achtziger Jahren erhöht sich die Bedeutungsvielfalt des Begriffs und es bildet sich eine Vielzahl verschiedenster Ansätze in den unterschiedlichen Disziplinen heraus. Wohl auch als Folge der städtebaulichen Auslegung des Urbanitätsbegriffs, forderte die Sozialgeographie eine Neuformulierung des Terminus.

2.2.3 Sozialgeographische Ansätze

Bereits 1970 äußerte Hans Linde im „Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung“ Kritik an der Verwendung des Begriffs:

„[...] Die Worthülse ‚Urbanität‘ [ist] heute zum Sammelbecken für heterogene Wunschvorstellungen, mächtige Interessen und normative Zuschreibungen geworden, die sowohl die Stadtentwicklung, als auch das Verhalten der Stadtbürger betreffen, ungeachtet ihrer Vereinbarkeit oder Unvereinbarkeit miteinander“ (Linde 1970: 3477).

Thomas Wüst merkt in diesem Zusammenhang an, dass derartige Einschätzungen bzw. Kritik an der Entwicklung des Urbanitätsdiskurses allgemein kaum zu finden sind und der Begriff zumeist positiv besetzt sei (Wüst 2004: 54).

Eine erste konkretere Definition der Geographie, die an die Überlegungen der Münchner Schule der Sozialgeographie und ihrer Vertreter Ruppert und Schaffer aus den 1970er Jahren anknüpft, findet sich im „Lehrbuch für Stadtgeographie“ (1. Auflage 1986). Urbanität wird in der Sozialgeographie als die „Gesamtheit aller Faktoren, die städtische Lebens-, Wirtschafts- und Verhaltensweisen ausmachen, bzw. der Zustand hoher Intensität städtischer Lebensformen“ verstanden. (Heineberg 1989: 7)

Der Wirtschaftsgeograph Steinbach versuchte im Jahr 1994, in seinem Beitrag ein integriertes und operationales Urbanitätskonzept zu entwickeln und definierte den Begriff als „Erlebnisinhalte, welche Outputs von städtischen Aktivitätenmustern bilden und deren

Intensität von der Existenz spezieller Raumstrukturen abhängt“ (Steinbach 1994: 212). Steinbach zufolge müssen drei grundlegende Voraussetzungen gegeben sein, damit Urbanität zustande kommt. Erstens städtisch orientierte Lebensstile, zweitens eine bestimmte Ausprägung gesellschaftlicher Organisation und drittens vielfältige, dichte räumliche und funktionale Strukturen (ebd. 212ff.). Urbanität entsteht folglich aus einem „engen räumlichen Geflecht verschiedenerer Verhaltenseinheiten, deren Einzelwirkungen auf der Integration gestalterischer und sozialer Eigenschaften beruhen“ (ebd. 217). Steinbach geht also davon aus, dass sich die individuellen Lebensstile und Erlebnisse als Emotionen manifestieren und deren Intensität durch städtebauliche Strukturen beeinflusst wird. Der physische Raum wirkt, laut Steinbach, auf den Menschen; der Einfluss des Menschen auf den physischen Raum hingegen findet bei Steinbach keine Berücksichtigung. Um die Rahmenbedingungen für Urbanität schaffen zu können, bedarf es neben Akteursanalysen auf Institutions- und Nutzerinnen- bzw. Nutzerseite auch einer Festlegung von Planungszielen und -programmen zur Erhaltung und Steigerung von Urbanität. (Steinbach 1994: 220)

Gegenwärtig beschäftigen sich Ilse Helbrecht und Peter Dirksmeier mit den Aspekten einer „performativen“ Urbanität. Ausgehend von der Annahme, dass die Stadt und ihre Räume je nach Tages- und Jahreszeit eine flexible Bühne für unterschiedliche Lebensstile bieten, streben sie ein theoretisches Urbanitätsverständnis an, das mit der „Wandelbarkeit städtischer öffentlicher Räume und Plätze rechnet“ (Dirksmeier/Helbrecht 2011: 27). Im Zentrum ihrer Überlegungen stehen „situative Orte“, die sich durch die Dynamik wechselnder Situationen und das sich verändernde Publikum auszeichnen und so ganz maßgeblich die städtische Wahrnehmung von Passantinnen/Passanten und Bewohnerinnen/Bewohnern prägen. Performative Urbanität wird dabei von Helbrecht und Dirksmeier, trotz der scheinbaren Flüchtigkeit als etwas Dauerhaftes und Folgenreiches gedacht, „weil sie iterativ ist und stetig wieder neu in Situationen durch die beteiligten Akteure hergestellt wird“ (Dirksmeier/Helbrecht 2011: 25ff.).

Die Sozialgeographie nahm, zurückblickend betrachtet, kaum Einfluss auf die Karriere des Urbanitätsbegriffs. Obwohl der Terminus auch in der Geographie Verwendung fand, häufig als Antonym zum Begriff der Ruralität, erfolgte bis auf wenige Ausnahmen, wie bspw. den Geographen der Münchner Schule, in der sozialgeographischen Forschung aber keine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Bedeutungsgehalt des Begriffs. Gerade in jüngerer Vergangenheit scheint der Urbanitätsbegriff im postmodernen Kontext an Bedeutung zu gewinnen. Einige aktuelle sozialgeographische Publikationen untersuchen Urbanität dabei

als ein ubiquitäres Phänomen, das auch in ländlichen Regionen oder Kleinstädten zu identifizieren sei (u.a. Dirksmeier 2009; Neumann 2002).

2.2.4 Integrative Ansätze

Ende der achtziger bzw. Anfang der neunziger Jahre nehmen die Deutungsvielfalt und die unterschiedlichen Wertzuschreibungen des Urbanitätsbegriffs weiter zu. Die „ausweglose Vieldeutigkeit“ (Reulecke 1985: 7) und die „feierliche Unschärfe“ (Selle 2011: 11), die Urbanität kennzeichnen, führen dazu, dass der Begriff selbst zum Gegenstand des wissenschaftlichen Diskurses wird und im Rahmen von zahlreichen, multidisziplinär angelegten Ansätzen umfassend beleuchtet wird.

Neue Urbanität

Hartmut Häußermann und Walter Siebel sind die bekanntesten Vertreter im interdisziplinären Urbanitätsdiskurs. Sie stellen sich der Frage, was der historische Begriff der Urbanität in der Gesellschaft und den Städten der Gegenwart bedeuten könne. Mit ihrer Theorie der „neuen Urbanität“ prägen die beiden Soziologen den Diskurs zum Thema bis heute maßgeblich. Da es sich um eine historisch bedingte Kategorie handele, die ursprüngliche Bedeutung einer bürgerlichen Urbanität überkommen sei und damit der Begriff auch an gesellschaftspolitischen Glaubwürdigkeit und Perspektive verloren habe, bedürfe es einer Reformulierung (Häußermann/Siebel 1987). „Jede Epoche, jede Gesellschaft und jede Stadt entwickelt ihre eigene Urbanität“, so die beiden Autoren (Häußermann/Siebel 1992: 18). Bei ihrem Rückblick auf die Karriere des Begriffs wird deutlich, dass Urbanität im Wesentlichen in drei Kategorien gedacht wird (Häußermann/Siebel 1992: 6):

- I. Als ein bestimmtes menschliches Verhalten, d.h. als Lebensweise oder Lebensstil
- II. Als ein spezifisches gesellschaftliches Organisationsmuster
- III. Als Eigenschaft räumlicher oder baulicher Strukturen

Aufbauend auf diesen Grundmerkmalen und den fachspezifischen Betrachtungsweisen, fassen Häußermann und Siebel fünf für sie wesentliche Ansätze im Urbanitätsdiskurs zusammen (Häußermann/Siebel 1992: 7):

- **Die sozialökologische Definition:** Aus der Perspektive der Chicagoer Schule der Soziologie bilden Größe, Dichte und Heterogenität der Bevölkerung die

entscheidende Voraussetzung für Urbanität (vgl. Kapitel 2.2.1: Simmel; Wirth). Die sozialökologische Definition, so Häußermann und Siebel, eignet sich aufgrund ihrer Anschaulichkeit und Klarheit besonders gut als Planungskategorie (Häußermann/Siebel 1992: 7; Siebel 1994: 5f.).

- **Die funktionalistische Definition:** Vor dem Hintergrund des städtebaulichen Funktionalismus der Charta von Athen zeichnet sich Urbanität durch die Existenz der vier städtischen Funktionen, Arbeiten, Wohnen, Erholung und Verkehr aus, die der ausdifferenzierten Stadtgesellschaft in angemessener Vielfalt zur Verfügung stehen (vgl. Neuffer 1976). Darüber hinaus sei aber auch die Art und Weise, wie die Stadt diese Funktionen räumlich und zeitlich vereint oder trennt, als Bedingung für Urbanität anzuführen (Häußermann/Siebel 1992: 8).
- **Sozialpsychologischer Ansatz:** Die Soziologen Bahrndt, Wirth und Sennett charakterisieren die städtischen Verhaltensweisen anhand von sozialpsychologischen Kategorien. Erst durch die Polarität zwischen Öffentlichkeit und Privatheit kann sich Urbanität herausbilden (Siebel 1994: 6).
- **Politischer Ansatz:** Edgar Salin, der die moderne stadtpolitische Diskussion des Urbanitätsbegriff einleitete, knüpft den Begriff an zwei Bedingungen: stadtbürgerliche Tugenden (Bildung und Leistung) und die demokratische Selbstverwaltung der Gemeinde, d.h. „durchgesetzte Demokratie“. Urbanität wird als emanzipatorische Kategorie gedacht. (Häußermann/Siebel 1992: 9; Siebel 1994: 6)
- **Zivilisationsgeschichtlicher Ansatz:** Der fünfte von Häußermann und Siebel angeführte Ansatz vertritt die zivilisationsgeschichtliche Perspektive, die „Urbanität an die Emanzipation vom Naturzwang bindet“ (Häußermann/Siebel 1992: 9). Die städtische Siedlungsform ermöglicht eine Befreiung aus der landwirtschaftlichen Produktionstätigkeit und den natürlich gesetzten Zeitrhythmen. Das Loslösen von natürlichen Abhängigkeiten ist die notwendigste Grundlage für das Entstehen von Stadtkultur. (Häußermann/Siebel 1992: 9; Siebel 1994: 7)

Jeder der fünf Ansätze betont unterschiedliche, jedoch gleich bedeutende und notwendige Aspekte von Urbanität und daher stehen sie nicht in Konkurrenz zueinander. Dennoch ergeben sie auch in der Summe keine hinreichende Definition des Urbanitätsbegriffs. Da die angestellten Ansätze weder eine klare Begriffsdefinition bieten, noch eindeutige Maßnahmen für die Planungspraxis der Gegenwart ableitbar sind, müsse, so die beiden Soziologen, darüber nachgedacht werden, wie Urbanität in der heutigen Gesellschaft aussehen könne (Häußermann/Siebel 1992: 9/20). Die sich verändernden gesellschaftlichen Realitäten, erfordern zunächst eine Reformulierung des Begriffs, da

„bürgerliche Urbanität wie proletarisches Milieu [...] ihre objektive Basis und damit auch ihre gesellschaftspolitische Perspektive verloren [haben] “ (Häußermann/Siebel 1987: 241). Die Dialektik der öffentlichen und privaten Sphäre (nach Bahrdt) und die „durchgesetzte Demokratie“ (nach Salin) seien in der europäischen Stadt der Gegenwart nicht mehr vorhanden. Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen skizzieren Häußermann und Siebel eine „utopische Perspektive“ von Urbanität und formulieren nachfolgende Elemente einer „neuen Urbanität“ (Häußermann/Siebel 1987: 238ff.; Siebel 1994: 15):

- **Soziale Chancengleichheit:** Überwindung sozialer Ungleichheiten u.a. auf dem Arbeits- und Wohnungsmarkt
- **Durchgesetzte Demokratie:** Engagement und Partizipation der Bürgerinnen und Bürger bei Planungsprozessen
- **Präsenz der Geschichte:** Erhalt gebauter und gesellschaftlicher historischer Zeugnisse
- **Versöhnung mit der Natur:** ökologischer Stadtumbau
- **Neue Einheit des Alltags:** Emanzipation von den Rhythmen der Natur und individuelle Souveränität über die Zeit
- **Offenhalten von Widersprüchen:** Akzeptanz unterschiedlicher Lebensformen
- **Offenheit der Planung:** Organisation offene Prozesse, Flexibilität des Geplanten für künftige Entwicklungen
- **Polyzentralität:** keine Konzentration auf ein Stadtzentrum, vielfältige Funktionen in einzelnen Stadtteilen
- **Multikulturelle Stadt:** Offenheit für verschiedene Kulturen, Abbau unfreiwilliger Segregation und Zulassen selbstgewählter sozialräumlicher Grenzziehungen⁵
- **Differenzierung öffentlicher und privater Räume**

Häußermann und Siebel sind sich durchaus bewusst, dass es sich hierbei um sehr weitreichende und teils utopische Ansprüche handelt, die nur teilweise durch die Stadtpolitik und Planung beeinflussbar sind. Urbanität muss als Ergebnis sozialer Prozesse und historischer Entwicklungen gesehen werden. Die „kritische Kategorie“ Urbanität sei somit zwar als Gegenstand stadtentwicklungspolitischer Diskussion, nicht jedoch als

⁵ Häußermann und Siebel wägen in diesem Kontext die Vor- und Nachteile der sozialräumlichen Mischung ab. Eine heterogene Nachbarschaft wirkt einer „Ghettoisierung“ einzelner Stadtteile entgegen und wirkt sich zudem positiv auf die soziale Stabilität der Viertel aus, weil soziale Mobilität nicht unabdingbar an räumliche Mobilität gekoppelt sein muss. Für Quartiere mit einer homogenen Nachbarschaft sprechen die ähnlichen Lebensstile der Bewohnerinnen und Bewohner, die ein Miteinander begünstigen und soziale Netzwerkbildung erleichtern. (Häußermann/Siebel 1992: 41ff.)

explizite Zielsetzung der Stadtentwicklungspolitik geeignet (Häußermann/Siebel 1992: 38ff.; Wüst 2004: 81f.):

„Urbanität kann man nicht bauen, sie widersetzt sich der zweckvollen Inszenierung und sie entsteht nicht von heute auf morgen. Aber doch hat sie ihre Orte, an denen sie gleichsam materielle Gestalt gewinnt und erlebbar wird. Solche Orte sind oft Ergebnis des Alterns der Stadt, des Zerfalls; der Lücken hinterlässt, in denen urbanes Leben sich breitmachen kann. Dies Altern oder dieser Zerfall müssen nicht unbedingt physisch sein, sondern - wichtiger noch - sozial, ökonomisch und politisch. [...]. Die Planung kann solche Prozesse nur zulassen, aber nur allzu oft verbaut sie sie. Räume des Dazwischen und Zonen des Übergangs zuzulassen und Architekturen zu bauen, die altern können, die Lücken, Zerfall und Zweckentfremdung vertragen, ist das Beste, was die Planung für den Erhalt der urbanen Stadt tun kann“ (Häußermann/Siebel 2000: 9f. zit. nach Löw 2007: 139).

Urbanität als multidimensionales Phänomen

Auch Andreas Feldtkeller beschäftigt sich Mitte der neunziger Jahre in „Die zweckentfremdete Stadt“ mit Urbanität und stellt sich die Frage, wie sich die historisch gewachsene Bedeutung des Begriffs auf die Gegenwart anwenden lässt. Feldtkeller geht davon aus, dass eine Stadt nie als Ganzes urban sei, sondern jeweils „der einzelne Ort, die soziale Interaktion an diesem Ort, die Lebensweise der Menschen, die sich auf derartige Situationen einlassen“ (Feldtkeller 1994: 37/38). Urbane Situationen entstehen erst aus räumlichen Strukturen in Kombination mit kultureller Dichte sowie ethnischer und sozialer Vielfalt (ebd. 37). Zwar seien die europäischen Städte und einige ihrer urbanen Qualitäten organisch über Jahrhunderte gewachsen, Stadtplanung und Politik können aber auch heute günstige Voraussetzungen schaffen, um urbane Entwicklungen zu fördern. Aufbauend auf den Charakteristika, die den europäischen Städten gemeinsam sind, formuliert er sechs bauliche Empfehlungen (Konstruktionselemente des Stadtraums). Neben vielfältiger, kleinteiliger Nutzungsmischung, kulturellen Elementen im öffentlichen Raum und dem Zustandekommen von Alltagsleben bzw. –situationen, unterstreicht er vor allem die Bedeutung der Wechselwirkung von Öffentlichkeit und Privatheit für die europäische Stadt (Bahrdt 1961: 52; Feldtkeller 1994: 53ff.).

Sieverts arbeitet die wechselseitige Beziehung von gesellschaftlicher und baulich-räumlicher Dimension, die zur Entstehung von Urbanität führen, heraus. Es könne dann von Urbanität gesprochen werden, wenn sich zahlreiche Menschen mit einer urbanen Lebensweise, die man als gebildete Weltläufigkeit umschreiben kann, in einem städtebaulichen Raum- und Nutzungsgefüge bewegen, das klare räumliche Strukturen, vielfältige Nutzungen und öffentliche Räume aufweist: „Zu einer voll entwickelten

Urbanität gehört also beides: urban kultivierte Menschen und die ‚Bühne‘ eines entsprechenden Raum- und Nutzungsgefüges“, so Sieverts (Sieverts 2010: 275). Auch Sieverts stellt sich die Frage, welche Bedeutung der historisch geprägte Begriff Urbanität heute in der Praxis haben kann und kommt zu drei Erkenntnissen. Erstens seien die der Stadtgesellschaft zugeschriebenen „traditionellen“ Eigenschaften, wie Offenheit, Toleranz und Weltgewandtheit nicht an die Existenz von historischen Raumformen gebunden, sondern können sich in all jenen räumlichen Strukturen entfalten, welche öffentlich zugänglich sind und Möglichkeit zur Begegnung bieten. Zweitens ist Sieverts der Meinung, dass auch heute durchaus noch urbane Umgangsformen im öffentlichen Raum zu finden sind, wenn räumliche und funktionale Konstellationen dies begünstigen. Und drittens nennt er die bewusste Inszenierung von Urbanität durch die kulturelle Bespielung öffentlicher Räume („Stadt als Bühne“), solange diese die Funktion der Stadt als „Heimat“ nicht überlagert, als geeignetes Instrumentarium zur Entfaltung von Urbanität (Sieverts 2001: 36f.).

Aus Sicht Dieter Hassenpflugs gilt Urbanität als die „Essenz“ der europäischen Stadt. Er unternimmt den Versuch „eine idealtypische Beschreibung dessen zu leisten, was sich als spezifische Ortsqualität der ‚europäischen Stadt‘ bestimmen lässt“ (Hassenpflug 2000: 43). Dabei unterscheidet er drei Dimensionen. Die soziale Dimension umfasst die idealtypischen Eigenschaften und Verhaltensweisen der Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner (u. a. Selbstbewusstsein, Toleranz, Aufgeklärtheit und Aufgeschlossenheit). Die funktionale Dimension beschreibt den städtischen Raum, der durch Zentralität, Funktionsvielfalt, Nutzungsmischung und Funktionspluralismus gekennzeichnet ist. Als dritte Dimension führt er die räumlich-ästhetischen Qualitäten der Stadt an. Hier unterscheidet Hassenpflug zwischen (ebd. 42f.):

- Mythenpotential, historisches Gedächtnis und Originalität des Gebauten
- Kohärenz der Zeichen und Formen und eine lesbare Raumorganisation
- Räumliche Vielfalt (unterschiedliche Dichten, Durchlässigkeit)
- Lokale und regionale Kontextbezogenheit
- Artikulierte Übergänge von privatem zu öffentlichem Raum

Im Kontext eines aktuellen Revitalisierungsprojekts beleuchtet Geographin Loretta Lees die Bedeutung von Urbanität in der modernen Stadtplanung. In ihrem Beitrag „Planning Urbanity“ setzt sie sich mit den Entwicklungen des neuen Hamburger Stadtquartiers Hafen-City auseinander. Für Lees ist Urbanität:

„[...] an aesthetic experience, involving but moving beyond the urban built environment. [...] Quite simple urbanity is the unexpected that is produced by, or comes out of the urban. Urbanity concerns emotions, randomness and chance, complexity and difference, contradictions, and the social“ (Lees 2010: 2302).

Die zentrale Frage des Essays lautet jedoch: „Is it possible to construct a concept of ‚urbanity‘ on which it is possible to build a theory and practice of urban design and planning that will be useful not just now but in the future?“ (Lees 2010: 2306). Lees verweist auf die Bemühungen der Hafen-City-Entwicklung und versucht sich, unter Bezugnahme, der von Thomas Wüst skizzierten Kriterien, an einer praxisorientierten Urbanitätsdefinition und führt Maßnahmen zur Schaffung eines urbanen Quartiers an:

An elastic but targeted definition of urbanity for planners:
High-density/densification
Multifunctionality, mixed uses
Possibilities for cultural enrichment and educational opportunities
Possibilities for different forms of living
Possibilities for the streets as a pedestrian-friendly space
Public transit options
Emphasis on landmarks and places of local distinctiveness
Emphasis on a lively city culture
Emphasis on tolerance, mutual consideration; open-mindedness in urban public spaces
Allow ‚visible‘ spaces for the poor, socially marginal, and/or deviant

Tabelle 1: Operationale Urbanitätsdefinition (Lees 2010: 2307)

Deutlich wird anhand der definierten Merkmale Lees' der „Möglichkeitscharakter“, den Stadtplanung zugunsten von Urbanität einnehmen soll. Ähnlich wie Häußermann und Siebel unterstreicht Lees die Offenheit der Planung für das Entstehen urbaner Quartiere, oder anders formuliert die Bedeutung des „Unerwarteten“:

„We cannot plan the unexpected, all we can do is to try and plan those elements of urbanity that are less elusive and to make sure that we try hard not to sanitise the urban in the process. We need to allow space for the threatening, menacing city of disorder that is painful, shocking, but also alluring [...]“ (Lees 2010: 2306).

Anhand dieses Zitats kommt überdies die eigentlich ambivalente Bedeutung von Urbanität, die auch in den fachlichen Diskursen zumeist ausgeblendet wird, zum Vorschein. Urbanität, hat, wie Siebel es formulierte, eine Tages- und eine Nachtseite und

beinhaltet nicht nur die viel zitierten Qualitäten, sondern auch negative Erscheinungen, wie Kriminalität, Armut und Anonymität (Lees 2010: 2306; Siebel 1994: 8/11).

2.2.5 Innerstädtische Brachflächen – urbane Potentiale des 21. Jahrhunderts

Die Hafen-City in Hamburg steht stellvertretend für eine Reihe von städtischen Quartieren, die aktuell auf ehemaligen Brachflächen entstehen und bei denen die Planungsakteure vor der Herausforderung stehen, möglichst günstige Voraussetzung für die Entstehung eines neuen „urbanen“ Stadtteils zu schaffen. Flächen, die im 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts für Produktions- oder Verkehrszwecke genutzt wurden, werden heutigen Standards und Bedürfnissen nicht mehr gerecht. In Folge dieser Prozesse entstanden auf ehemaligen innerstädtischen (Güter)-Bahnhöfen, Hafenablenen, Kasernen, Gewerbe- und Industrieflächen sog. Brachflächen (engl. Brownfields) (Koll-Schretzenmayer 2006: 394f.). Gerade in wachsenden Städten mit hohem ökonomischem Verwertungsdruck ist eine bestmögliche Nachnutzung dieser Flächen und ihrer Potentiale als neue (Wohn-) Quartiere von zentralem Interesse für Politik, Wirtschaft und Planung. In den deutschen Kommunen und Städten sind es häufig vor allem innerstädtische Bahnflächen, die in jüngerer Vergangenheit brachgefallen sind und seit einigen Jahren vermehrt ins Zentrum städtebaulicher Entwicklungen rücken.⁶ Zahlreiche Expertinnen und Experten sehen in der Nachnutzung dieser Areale große Potentiale und bewerten es als „entscheidend für die künftige urbane Qualität unserer Städte [...], wie mit diesen Resten der industriellen Vergangenheit der Städte umgegangen wird (Siebel 1994: 16). Die Entwicklung von Industrie-, Militär- und Verkehrsbranchen weist neben einigen Herausforderungen, wie etwa Kontaminierung durch Altlasten oder schwierigen Besitzverhältnissen, vielfältige Qualitäten auf, die einen wichtigen Beitrag zur Urbanität der zukünftigen Städte leisten können (vgl. Hatz et al. 2008: 181ff.). Die aufgelassenen Areale befinden sich zumeist in zentrumsnaher Lage, verfügen über eine gute Verkehrsanbindung (Beckmann/Tintemann 2004: 551) und haben aufgrund ihrer Entstehung und historischen Nutzung zudem oft ein besonderes symbolisches und ästhetisches Potential (Hauser 2004: 149/153). Die bewusste Auswahl und Erhaltung der historischen Zitate, wie etwa Lagerhallen oder Gleise, können

⁶ Vgl. u.a. die Studie im Auftrag des Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung Beckmann, Klaus; Tintemann, Inken (2003): Best Practices „Neue Urbanität auf alten Bahnflächen“ Projektauftrag „Vom Reißbrett aufs Gleisbett“. Städtebauliche Chancen und Risiken bei der Entwicklung von Bahnflächen (zentrenrelevante Areale). Bonn

einen wichtigen Beitrag zu der von Häußermann und Siebel geforderten „Präsenz der Geschichte“ im Sinne einer neuen Urbanität leisten (Häußermann/Siebel 1992: 39). Der teilweise geschützte Gebäudebestand wartet häufig mit besonderen Raumqualitäten und großzügigen Räumlichkeiten auf und erlaubt dadurch eine weitgehende Offenheit hinsichtlich seiner Nachnutzung (Pesch 2008: 32; Schneider 1990: 22f.).

2.2.6 Weiterführende theoretische Überlegungen zum Urbanitätsbegriff

Ist Urbanität also nun „unwiederbringlich verloren“, wie es Edgar Salin bereits vor gut 50 Jahren formulierte oder etwa gar planbar wie einige wissenschaftliche, teils auch aktuelle Publikationen (vgl. Frech; Reschl 2010: Urbanität neu planen) und zahlreiche Stadtentwicklungskonzepte es gerne Glauben machen? Die Antwort, die für die vorliegende Arbeit als Ausgangspunkt dienen soll, lautet: Weder noch. Die Urbanität, nach der man sich heute sehnt und die in neuen Stadtquartieren, wie häufig behauptet, fehlt, kann als eine Idealisierung der historischen Urbanität, die in der Form nie existiert hat, betrachtet werden (Sieverts 2010: 275). Es braucht keine Imitation einer „vergangenen Urbanität“, sondern eine Reformulierung des Begriffs und seiner Elemente, die auf der „Konfrontation von gegenwärtiger Wirklichkeit und historischem Begriff“ (Häußermann/Siebel 1992: 6) aufbaut. Urbanität ist städtischer Raum und städtische Gesellschaft und diese sind einem zeitlichen Wandel und unterschiedlichen Einflüssen unterworfen. Berücksichtigt werden muss dabei allerdings,

„[...] dass die baulich-räumliche Organisation, die gebaute Stadt eher statisch ist, sich relativ langsam verändert, die soziale Organisation hingegen, die Akteure, Aktivitäten und die mit ihnen verbundenen Nutzungsarten eher dynamisch sind, sich wesentlich schneller verändern [...]“ (Frick 2006: 77).

Urbanität, als ein wichtiges Wesensmerkmal der europäischen Stadt, kann nicht einfach aufgegeben werden, sondern erfordert „neue Formen und Räume der Urbanität“ (Sieverts 2001: 36). Urbanität darf nicht ausschließlich aus historischer Perspektive betrachtet werden, sondern muss als ein Phänomen verstanden werden, das einem zeitlichen Wandel unterliegt, da es von gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen beeinflusst wird. Urbanität soll im weiteren Kontext als ein Begriff gedacht werden, der die Vielfalt und die Dynamik aktueller Erscheinungen mitberücksichtigt.

Auch die Frage nach der Planbarkeit von Urbanität im Sinne einer „Produktion“ oder „Herstellung“ von Urbanität in neuen Stadtquartieren muss verneint werden. Die Urbanität von Stadtgefügen lässt sich nicht umfassend planen, da sich zentrale Urbanitätselemente wie Ungleichheit, Ungleichzeitigkeit und Ungleichwertigkeit der bewussten Gestaltung entziehen (Häußermann/Siebel 1992: 10). Urbanität ist das Ergebnis historischer Entwicklungen, sozialer und baulicher Prozesse und braucht daher „Zeit, sich zu entfalten“ (Siebel 1994: 7). Diese Auffassung vertritt auch Selle, der sich auf vielschichtige Art und Weise mit dem Begriff auseinandersetzt:

„Urbanität als Produkt komplexer ökonomischer, sozialer und politischer Prozesse kann ebenso wenig geplant werden wie jene Urbanität, die ein persönliches Merkmal, individuelles Verhalten oder soziale Verkehrsformen bezeichnet“ (Selle 2012: 2).

Urbanität in ihrer Gesamtheit ist nicht planbar und genau darin liegt das Geheimnis einer belebten Stadt begründet. Städte seien „weder sozial noch baulich geschlossene Systeme, in denen alles vorausbestimmt und festgelegt ist“ (Bahrtdt 1961: 123). Erst die „Unvollständigkeit der Integration“ liefert die Voraussetzung für eine lebendige Stadt (ebd. 123). Es gab weder rückblickend, noch wird es künftig, ein allgemeingültiges Rezept für eine „gesicherte Urbanität“ geben. Was allerdings möglich scheint, ist Voraussetzungen zu schaffen (Häußermann/Siebel 1992: 10) oder - noch vorsichtiger formuliert - Beiträge zu leisten (Selle 2011: 8), die die Entstehung eines vielfältigen und belebten Stadtquartiers begünstigen.

Urbanität – eine heuristische Begriffskonzeption

Urbanität enthält, wie zuvor aufgezeigt, zweifelsohne eine historische Komponente. Einerseits hat sich die Vergangenheit in das Gebaute eingeschrieben, andererseits prägen die Geschichte des Begriffs und seine Zuschreibungen die öffentliche Vorstellung von Urbanität bis heute. Aufgrund der Tatsache, dass es sich bei Urbanität aber nicht nur um ein baulich-räumliches, sondern auch um ein gesellschaftliches Phänomen handelt, welches verschiedenen Einflüssen unterliegt, lassen sich je nach Zeitalter und geographischer Lage der Städte unterschiedliche Ausprägungen von Urbanität ausmachen:

„Das Konzept von Urbanität umfaßt rückwärtsgewandte Elemente. Es muß angesichts der heutigen gesellschaftlichen Realitäten neu formuliert werden. Jede Gesellschaft, jede Epoche formt sich ihre eigene Urbanität. Die Urbanität Wiens im 19. Jahrhundert war anders gefärbt als die New Yorks im 20. und als die Berlins im 21. Jahrhundert sein wird. Demgegenüber an einem überkommenen Bild von Urbanität festzuhalten, bedeutet, daß

man über die Realität heutiger Städte nur noch Geschichten des Verfalls von Urbanität erzählen kann“ (Siebel 1994: 15).

Sowohl auf globaler, nationaler, als auch kommunaler Ebene finden gesellschaftliche, ökonomische und politische Prozesse statt, die die Urbanität einer Stadt formen. In ihrer Gesamtheit wirken diese Rahmenbedingungen auf die stadtspezifischen Ausprägungen von Urbanität (vgl. Kongress der Gemeinden und Städte des Europarats 2008). Nachfolgende Grafik veranschaulicht die Einflussnahme gegenwärtiger Prozesse und historischer Entwicklungen auf den Inhalt des Begriffs:

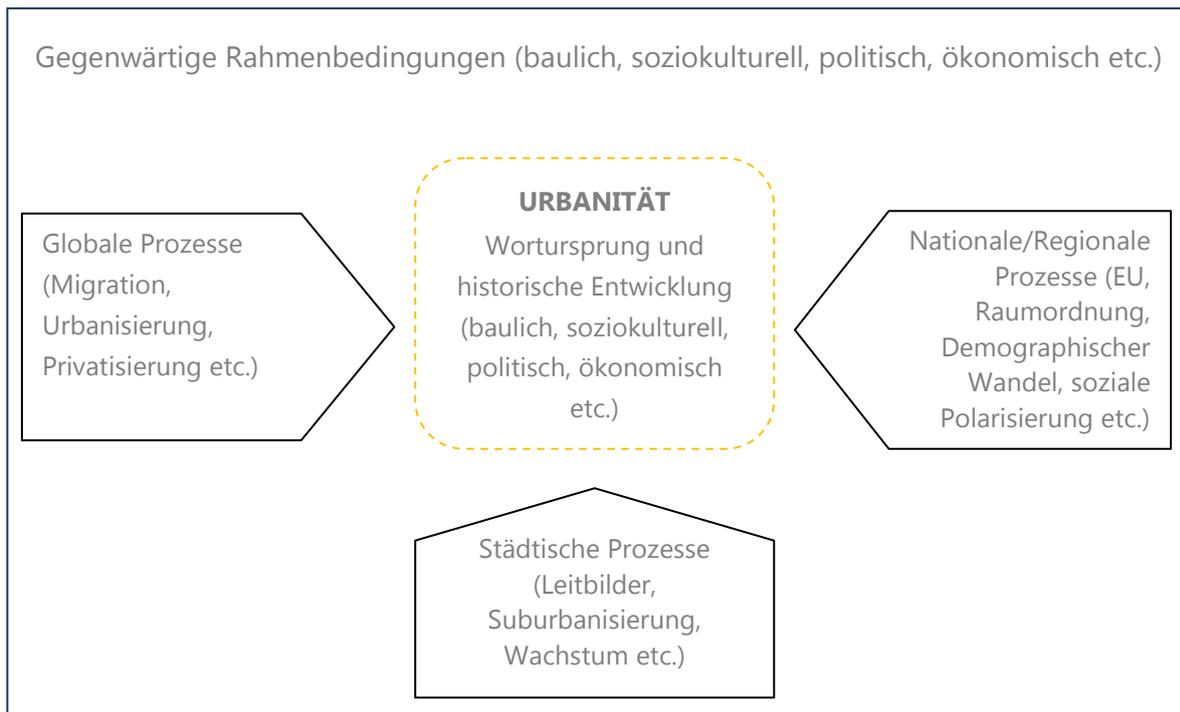


Abbildung 2: Urbanität – historische Entwicklung und gegenwärtige Prozesse (eigene Darstellung)

2.2.7 Conclusio - Entwicklung und Perspektive von Urbanität

Das Wort Urbanität stellt bis heute für die Soziologie im Zusammenhang mit Stadt und Gesellschaft eine wichtige Vokabel dar. Mit deutlich erkennbaren Bezügen zum historischen Ursprung des Begriffs bezeichnet Urbanität aus soziologischer Perspektive eine den Städten zugeordnete, kulturell-gesellschaftliche Lebensform. Im Mittelpunkt der Überlegungen stehen bis heute die Stadtgesellschaft und ihr Habitus (vgl. Simmel 1903, Wirth 1938). Besonders hervorgehoben werden müssen im deutschsprachigen Diskurs die beiden Soziologen Häußermann und Siebel, die seit den achtziger Jahren den Begriff der

„neuen Urbanität“ prägen, der den gesellschaftlichen Bedingungen und Herausforderungen in den Städten des 21. Jahrhunderts Rechnung tragen soll.

Im Zuge des Leitbilds „Urbanität durch Dichte“ und seiner Umsetzung erfuhr der Begriff bereits in den sechziger Jahren eine Bedeutungserweiterung. Architektur, Städtebau und die Stadtplanung betrachten Urbanität gemeinhin als eine planbare und sich räumlich manifestierende Größe, die vorrangig in baulich-räumlichen Qualitäten zum Ausdruck kommt. In den letzten beiden Jahrzehnten dominierten vor allem integrative und handlungsorientierte Konzepte den Urbanitätsdiskurs, die versuchen die Gesamtheit des Begriffs zu erfassen (vgl. Feldtkeller 1994, Hassenpflug 2000, Häußermann/Siebel 1992). Vor dem Hintergrund der aktuellen Herausforderungen in der Stadtentwicklung (z.B. schrumpfende Städte, wachsende Stadtregionen, Konversionsflächen) wird der Begriff operationalisiert und als Instrument zur Analyse urbaner Qualitäten in unterschiedlichen Raumgefügen verwendet (vgl. Baum 2008; Neumann 2002).

Trotz dieser zahlreichen Ansätze, die Urbanität definieren oder fassen wollen, läuft man Gefahr, sich einer oberflächlichen Worthölse zu bedienen. Urbanität ist Synonym für die Besonderheit des „Städtischen“, die belebte Stadt oder städtebauliche Qualitäten. Eine Zuschreibung allerdings bleibt in nahezu jedem Kontext erhalten: die eines positiv besetzten Terminus, der bis heute im weitesten Sinne die Qualität der europäischen Stadt beschreibt. Urbanität gilt als etwas Erstrebenswertes. Aufbauend auf den zuvor dargestellten integrativen Ansätzen, wird von einem hybriden Urbanitätsbegriff ausgegangen. Urbanität besitzt einen Doppelcharakter, der sowohl die städtische Lebensform als auch das Gebaute der Stadt beschreibt. Vor dem Hintergrund, dass es „viele Arten von Urbanität mit unterschiedlichen Mischungszusammensetzungen der einzelnen Elemente“ (Neuffer 1976: 278f.) gibt, liegt nachfolgender Arbeit ein heuristisches Begriffsverständnis zugrunde, das sowohl der historischen Entwicklung und aktuellen Prozessen gerecht wird, als auch künftigen Herausforderungen standhält. Da der Terminus in seiner Vielfalt nur schwer zu umreißen ist, sollen die Annahmen, die sich aus der vorangehenden theoretischen Begriffsdiskussion ergeben und der nachfolgenden Untersuchung zugrundeliegen, kurz zusammengefasst werden:

- Urbanität in ihrer Gesamtheit ist nicht planbar. Es können aber Rahmenbedingungen geschaffen werden, die dazu beitragen, dass sich Urbanität in neuen Quartieren entwickeln kann.
- Urbanität ist ein hybrider Begriff, der soziale, räumlich-funktionale als auch bauliche und atmosphärische Elemente umfasst.

- Urbanität ist, ebenso wie die europäische Stadt, das Ergebnis historischer Entwicklungen und gegenwärtiger baulicher, sozialer, ökonomischer und politischer Prozesse.
- Urbanität erfordert sowohl in sozio-kultureller als auch räumlich-baulicher Hinsicht eine gewisse Maßstäblichkeit, Dichte und Heterogenität (nach Bahrdt 1961). Urbanität wird nachfolgend nicht als ein ubiquitäres Phänomen betrachtet.
- Die Gesellschaft wirkt auf die Stadt bzw. den Raum. Die Stadt bzw. der Raum wirkt umgekehrt aber auch auf seine Bewohnerinnen und Bewohner. Beide stehen in wechselseitiger Beziehung zueinander.
- Urbanität ist in ihrer Gesamtheit schwer fassbar und besitzt einen utopischen, anarchischen und visionären Gehalt, der sich der empirischen Analyse weitgehend entzieht.

Urbanität ist das Substrat der europäischen Stadt⁷ und ist dementsprechend Thema und häufig auch Zielsetzung bei der Planung neuer städtischer Quartiere. Umso relevanter scheint es, die Schnittstelle zwischen dem wissenschaftlichen Diskurs und der konzeptionellen Auslegung bei Planung neuer Stadtteile genauer zu beleuchten. Aus planungstheoretischer Perspektive soll daher untersucht werden, wie Urbanität und die anschließend definierten, zentralen Faktoren Eingang in die Planungskonzepte einer europäischen Stadt der Gegenwart finden.

Versucht man den Begriff schematisch umfassend darzustellen (Abb.3), lässt sich festhalten, dass Urbanität in ihrer Gesamtheit verschiedene Dimensionen und Elemente umfasst, die auf unterschiedlichen Raumebenen betrachtet und von unterschiedlichen Akteursebenen beeinflusst werden können. Urbanität ist das Ergebnis von Geschichte und umfasst sowohl widersprüchliche als auch anarchische Eigenschaften, die sich einer Steuer- und Planbarkeit bis zu einem gewissen Grad entziehen. Urbanität kann also sowohl als Ergebnis einer Entwicklung, d.h. als Produkt, als auch als Entwicklung an sich, d.h. Prozess, betrachtet werden (Wüst 2004: 51ff.). Nachfolgende Grafik soll diese Überlegungen nochmals verdeutlichen:

⁷ Obwohl der Begriff Urbanität im europäischen Kontext entstand und eng mit der Geschichte der europäischen Stadt verbunden ist, wird dieser heute zur Beschreibung von urbanen Räumen und Städten weltweit verwendet. Die vorliegende Arbeit bezieht sich aber auf den europäischen Rahmen des Begriffs.

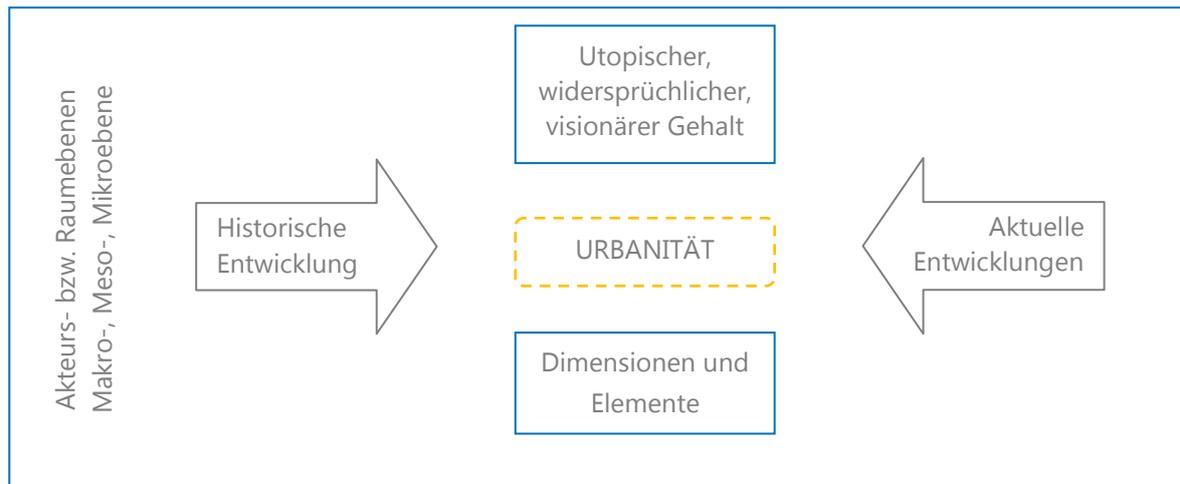


Abbildung 3: Urbanität – Prozess und Produkt (eigene Darstellung, vgl. Häußermann/Siebel 1992: 37ff.)

2.3 Operationalisierung des Urbanitätsbegriffs

Um Urbanität am konkreten Beispiel analysieren zu können, bedarf es aufbauend auf einem heuristischen Begriffsverständnis einer Operationalisierung, die es ermöglicht, moderne Ausprägungen urbaner Qualitäten zu berücksichtigen. Außer Frage steht, dass eine Operationalisierung in diesem Zusammenhang lediglich den Versuch einer idealtypischen Beschreibung von Urbanität darstellt und nie eine umfassende Darstellung dessen, was Urbanität umfasst, liefern kann (vgl. Hassenpflug 2000: 42/44). Für die Untersuchung wurden jene Elemente (bzw. Kategorien nach Mayring 2002) ausgewählt, die anhand der im vorangehenden Kapitel beschriebenen theoretischen Ansätze als wesentliche Komponenten für Urbanität identifiziert wurden bzw. in sehr engem Zusammenhang mit Urbanität stehen und sich für die Analyse auf Konzeptebene eignen. Die erste ausgewählte „Kategorie“ ist die Dichte, die seit Anbeginn des Diskurses eine zentrale Rolle im Zusammenhang mit Urbanität spielt. Dichte war sowohl Gegenstand in der sozialwissenschaftlichen Auseinandersetzung im Sinne einer „sozialen Dichte“ (vgl. Simmel 1903; Wirth 1978), als auch im städtebaulichen Diskurs im Kontext des umstrittenen Leitbilds „Urbanität durch Dichte“ (u.a. Krämer 2007; Kuder 2004). Auch integrative Ansätze der Gegenwart unterstreichen die Bedeutung eines „dichten“ Zusammenlebens für städtisches Leben (Feldtkeller 1994; Sieverts 2001; Lees 2010). Als zweites Element, das vor allem von städtebaulich-funktionalen (u.a. Hassenpflug 2000, Jacobs 1963; Neuffer 1976) und (sozial-)geographischen Ansätzen (Heinemann 1989; Steinbach 1994) aufgegriffen wird, wird das Element Nutzungsmischung bzw. Funktionsvielfalt untersucht. Der öffentliche Raum als Bindeglied von Gesellschaft und

Gebautem wird als drittes Element genauer beleuchtet. Die Bedeutung des öffentlichen Raums im Kontext von Urbanität reicht von den Ursprüngen des Begriffs im alten Griechenland („agora“) bis hin zu den differenzierten Stadträumen der Gegenwart (u.a. Bahrtdt 1961; Feldtkeller 1994; Häußermann/Siebel 1992; Sieverts 2001/2010; Dirksmeier/Helbrecht 2011). Auch die sozialen und gesellschaftlichen Aspekte des Urbanitätsbegriffs sollen nachfolgend auf konzeptioneller Planungsebene untersucht werden. Neben der funktionalen Mischung von Nutzungen wird im soziologischen und interdisziplinären Diskurs die soziale Durchmischung der Gesellschaft als urbane Qualität angeführt. So betonen u.a. Feldtkeller (1994) sowie Häußermann/Siebel (1992) die Bedeutung einer vielfältigen und multikulturellen Stadtgesellschaft für Urbanität. Für nachfolgende Untersuchung ergibt sich daraus das Element Soziale Diversität, das die Bedeutsamkeit der gesellschaftlichen Vielfalt und nicht das Ziel der programmatischen, sozialen Durchmischung unterstreicht. Abgeleitet aus den Eigenschaften des Einzelnen, u.a. Toleranz und Aufgeschlossenheit (u.a. Hassenpflug 2000, Sieverts 2001; Simmel 1903) und den gesellschaftlichen Forderungen an eine neue Urbanität, nämlich soziale Chancengleichheit und durchgesetzte Demokratie (Häußermann/Siebel 1992), wird das normative Element Gesellschaftliche Teilhabe für die nachfolgende Analyse abgeleitet. Zudem wird auch die Identität des Ortes (nach Häußermann/Siebel 1992), die bei Revitalisierungsflächen aufgrund ihrer Geschichte einen besonderen Stellenwert einnimmt, als sechstes Element genauer beleuchtet. Neben Loretta Lees (2010), betont u.a. auch Dieter Hassenpflug (2000) die räumlich-identitäre Dimension von Urbanität.

Die Auswahl der Elemente im Rahmen dieser Untersuchung kann niemals umfassend oder hinreichend sein, es geht vielmehr darum, zentrale Komponenten für die Entstehung von Urbanität hinsichtlich ihrer Bedeutung in der Wiener Stadtplanung zu untersuchen. Folgende sechs Elemente bilden also den Untersuchungsrahmen für die Wiener Stadtentwicklungskonzepte auf übergeordneter Ebene und für das Fallbeispiel „Wiener Nordbahnviertel“ im Besonderen:

- Funktionsvielfalt bzw. Nutzungsmischung
- Bauliche und soziale Dichte
- Öffentliche Räume
- Soziale Diversität
- Gesellschaftliche Teilhabe
- Identität

Die erkenntnisleitenden Fragen dieser Arbeit lauten aufbauend auf der theoretischen Betrachtung des Begriffs, den zuvor angeführten Annahmen und den ausgewählten Komponenten: Was kann der Begriff Urbanität und seine wesentlichen Komponenten auf der konzeptionellen Planungsebene für eine Stadt wie Wien heute bedeuten? Und kann aus der Inhaltsanalyse der Konzepte und den Expertinnen- und Experteninterviews eine spezifische Urbanität der neuen Wiener Stadtquartiere abgeleitet werden? Nachfolgend wird zum besseren Verständnis für die darauffolgende Analyse der theoretische Rahmen der sechs ausgewählten Elemente knapp erläutert und ihre Bedeutung im Kontext von Urbanität soziologisch und städtebaulich diskutiert.

2.3.1 Dichte

Die „urbane Dichte“ gilt als ein charakterisierender Baustein der europäischen Stadt. Damit städtisches Leben entstehen kann, braucht es dichte bauliche Strukturen, aber auch eine gewisse Nutzungs- und Nutzerinnen bzw. Nutzerdichte. Als Vorzeigemodelle der dichten und lebendigen Stadt werden im städtebaulichen Diskurs vorzugsweise Viertel mit gründerzeitlicher Blockrandbebauung und kleinteiligem, verdichteten Nebeneinander von Funktionen angeführt. Vergessen wird dabei häufig, dass das Wohnen um 1900 für die Mehrheit der Bevölkerung mit Überbelegung und unhaltbaren hygienischen Zuständen verbunden war. Die Karriere des Dichtebegriffs im Städtebau der Moderne nahm ihren Anfang auf dem bereits erwähnten Deutschen Städtetag 1960, der auch die Debatte zum Thema Urbanität im modernen Städtebau einleitete. Als bewusster Gegenentwurf zum vorherrschenden Ideal der gegliederten und aufgelockerten Stadt entwickelte sich das Leitbild „Urbanität durch Dichte“ (siehe Kapitel 2.2.2). Die daraus entstandenen monofunktionalen Großsiedlungen zeigen heute allerdings deutlich, dass die Maximierung von baulichen Dichten nicht zwangsläufig soziale Beziehungen fördert oder gar Urbanität erzeugt (Krämer 2007: 106ff.; Roskamm 2011: 71f.).

Ähnlich wie der Terminus Urbanität erfährt auch Dichte unterschiedliche Interpretationen. Gemein ist den stadtsoziologischen und städtebaulichen Ansätzen, dass Dichte im diskursiven Kontext als ein Grundbegriff des Modells der europäischen Stadt verwendet wird (Roskamm 2011: 82; Sonne 2006). Im soziologischen Kontext wird Dichte als der beobachtbare Gegensatz zwischen physischer und sozialer Nähe, der durch das „dichte“ Zusammenleben der Stadtbewohnerinnen und –bewohner entsteht, betrachtet (Wirth 1938: 14f., Siebel 2002: 40) Die meisten soziologischen Ansätze definieren Dichte als die

Voraussetzung für eine differenzierte städtische Gesellschaft und in weiterer Folge für ein vielfältiges Nutzungsangebot (Roskamm 2011: 72ff.).

In der städtebaulichen Auseinandersetzung wird Dichte seit Mitte des 21. Jahrhunderts als rechnerische Größe verwendet. Dichtemodelle, Dichteberechnungen und baurechtliche Festlegungen, wie etwa die Geschossflächenzahl (GFZ) oder die Grundflächenzahl (GRZ), können zwar als Maß in der Bauleitplanung dienen, sind jedoch kein Garant für Urbanität (Roskamm 2011: 76f.). Auch die Geographie und Raumordnung gehen bei Dichte von einer eindeutig quantifizierbaren Größe aus und meinen mit „Bevölkerungsdichte“ das Verhältnis von Einwohnerinnen und Einwohnern zur Fläche (Spiegel 2000: 43).

Der eigentlich inhaltsleere Dichtebegriff ist nicht nur aufgrund seiner unterschiedlichen Bedeutungszuweisung ein recht ambivalentes Konstrukt, dessen Ursache-Wirkungsfunktion im Kontext städtischer Entwicklungen oder hinsichtlich der Ausprägung sozialer Phänomene weder eindeutig zu klären, noch vorhersagbar ist. „Gespürte“ Dichte ist nicht gleichzusetzen mit „gebauter“ Dichte und eine hohe Bevölkerungsdichte garantiert auch noch keine hohe Interaktionsdichte. Je höher die Dichte, umso „urbaner“ ein Quartier? Auch das nicht. Fakt ist, dass die Großstädte mit einer dichten baulichen Struktur Raum für eine Vielzahl von Menschen zur Verfügung stellen, die in unterschiedlichem Ausmaß und auf unterschiedliche Art und Weise miteinander agieren und damit günstige Voraussetzungen für Urbanität schaffen.

2.3.2 Nutzungsmischung

Durch eine baulich-räumliche und funktionale Mischung werden vielfältig nutzbare Strukturen geschaffen und somit die Entstehung von Urbanität begünstigt (Heineberg 2014: 53). Ausgehend von dieser Annahme gilt Nutzungsmischung als die Erfolgsformel für eine lebendige Stadt schlechthin und zählt somit zu den wichtigsten Leitbildern in der europäischen Stadtentwicklung. Die spezifische Qualität des Nutzungs- und Raumgefüges der europäischen Stadt ergibt sich aus „einer Mischung von für Fußgänger interessanten Nutzungen, mit klar begrenzten Straßenzügen und Platzräumen, mit offen Märkten und mit (halb-)öffentlichen Treff-Orten“ (Sieverts 2001: 275). Durch die Verschränkungen von Wohn-, Arbeits- und Erholungsfunktionen werden nicht nur tägliche Wege verkürzt und (motorisierter) Verkehr vermieden, sondern auch ein wichtiger Beitrag zur Belebung der Quartiere zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten geleistet. Das kleinräumige und dichte Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen und Funktionen, wie man es

traditionell in mittelalterlichen und gründerzeitlichen Stadtteilen vorfindet, nimmt bei der Entwicklung neuer Quartiere häufig eine Vorbildfunktion ein. Die in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts in der modernen Stadtplanung vorherrschende Funktionstrennung wird in diesem Zusammenhang hingegen als Negativbeispiel angeführt, das es zu vermeiden gilt. Eine mit den innerstädtischen Bestandsquartieren vergleichbare Urbanität konnte sich bis heute in den monofunktionalen Großwohnsiedlungen und Stadterweiterungsgebieten nicht entwickeln. (Bretschneider 2007: 13)

Eine andere Perspektive auf die Entstehung nutzungsgemischter Quartiere nimmt die Soziologie ein. Funktionsmischung wird im soziologischen Diskurs nicht nur als der Versuch betrachtet, anhand eines städtebaulichen Planungsleitbilds den Idealtypus einer vergangenen Urbanität wiederzubeleben, sondern auch als das Ergebnis veränderter Produktionsbedingungen der Gegenwart. Die jahrzehntelang vorherrschende Trennung von Wohnen, Arbeiten und Erholung löse sich in der heutigen Wissensgesellschaft zunehmend auf. Funktional vielfältige Strukturen und kurze Distanzen kämen den individuellen Lebensstilen entgegen, die Vorteile der Stadt werden wiederentdeckt und die kleinteilige Nutzungsmischung setzt sich infolge dieser Entwicklungen ohne planerisches Zutun durch, so die soziologische Argumentationslinie (Häußermann et.al. 2008: 365/370).

2.3.3 Öffentliche Räume

Für Hans-Paul Bahrtdt entsteht, wie in Kapitel 2.1.1 bereits geschildert, Urbanität dort, wo sich eine Polarität zwischen Öffentlichkeit und Privatheit herausbildet. Dieser Gegensatz von „öffentlich“ und „privat“ stellt ein besonderes Charakteristikum des Siedlungsraums Stadt dar. Die öffentliche Sphäre bietet den Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern die Möglichkeit, unerkannt und zu bleiben und zwischen Kontaktaufnahme oder Distanz zu wählen. (Bahrtdt 1961: 83; Helbrecht 2010: 177). Feldtkeller und Pesch sehen in den öffentlichen Räumen das substanzielle Element für die Entfaltung von städtischem Leben (Feldtkeller 1994: 40; Pesch 2008: 33). Als urbane Qualitäten der öffentlichen Räume führt Pesch u.a. folgende Merkmale an: offene Räume ohne Zugangsbeschränkung, die Vernetzung der Freiräume, die Mischung von Nutzungen, das Spannungsverhältnis von privater und öffentlicher Sphäre sowie belebte Straßen- und Platzränder (Pesch 2008: 36).

Obwohl er durch städtebauliche und architektonische Maßnahmen unmittelbar beeinflusst werden kann, wurden der öffentliche Raum und seine Gestaltung bis vor gar nicht allzu langer Zeit von der Stadtplanung häufig vernachlässigt. Aufgrund der

Pluralisierungsdynamiken in der Gesellschaft und den immer heterogeneren Nutzungsanforderungen rückt die Qualität öffentlicher Räume auch im Kontext von politischen und sozialen Ansprüchen an Urbanität wieder ins Zentrum der Diskussion (Helbrecht 2014: 177). Die Stadtsoziologie sieht die Herausforderung für die Stadtpolitik und –planung vor allem im Umgang mit der fortschreitenden Privatisierung und Kommerzialisierung der städtischen Räume (Siebel 2000: 31).

Was aber ist eigentlich der öffentliche Raum?

Im Alltag nimmt man den öffentlichen Raum vorrangig in Form von Plätzen, Straßen oder Parks wahr. In der Fachdiskussion wird hingegen häufig von städtischen Frei- bzw. Grünräumen gesprochen (Selle 2002a: 58).⁸ Morphologisch gesehen, umfasst der sog. öffentliche Raum alle Zwischenräume zwischen den Gebäuden. Der öffentliche Raum ist nicht nur die „zentrale Komponente der baulich-räumlichen Organisation von Stadt“, sondern „zugleich auch das wichtigste Bindeglied zu ihrer sozialen Organisation“ (Frick 2006: 52). Die Bedeutung des öffentlichen Raums als eine wesentliche Voraussetzung für das Entstehen städtischen Lebens, liegt im Wechselverhältnis von seiner materiell-physischen Struktur und dem Handeln und Verhalten der Nutzerinnen und Nutzer begründet (Frick 2006: 52ff.). Es soll an dieser Stelle daher auch nicht von einem Verlust des öffentlichen Raums, wie es u.a. der Soziologe Richard Sennett in seiner Schrift „Verfall und Ende des öffentlichen Lebens“ (1983) befürchtet, ausgegangen werden, sondern vielmehr von einem Bild des sich kontinuierlich wandelnden öffentlichen Raums mit sich verändernden Ansprüchen der Nutzerinnen und Nutzer:

„In einem Prozess des permanenten Funktionswandels, des Um- und Neudefinierens dessen, was städtische Öffentlichkeit ist und Nutzung öffentlicher Räume sein kann, nehmen wir heute lediglich einen Ausschnitt wahr, an dessen Ende eine neue Etappe des Funktionswandels ihren Anfang nimmt“ (Selle 2004: 145).

Funktion, Nutzung, und damit auch die Gestalt des öffentlichen Raums, unterliegen einem Wandel. Die anhaltende Bedeutung der öffentlichen Räume für die Stadt und Urbanität sei aber unbestritten. Öffentliche Räume sind seit Jahrhunderten nicht nur baulich-gestalterische, sondern auch soziale Elemente der europäischen Stadt. Räume werden

⁸ In der Alltagswahrnehmung unterscheidet man jedoch nicht nur zwischen öffentlichem und privatem Raum, sondern findet eine Vielzahl von „Zwischenräumen“ und Übergangszonen unterschiedlicher Rechtsformen und Nutzungsregelungen, die im Allgemeinen unter der Bezeichnung „halböffentlicher“ Raum zusammengefasst werden.

gesellschaftlich produziert und tragen umgekehrt auch zur Konstruktion von Gesellschaft bei (Lefébvre 1991 zit. nach Helbrecht 2014: 178). In ihrer Funktion als Bindeglied zwischen Stadtraum und Stadtgesellschaft ist die Qualität (halb-)öffentlicher Grün- und Freiflächen für die Urbanität einer Stadt von ganz entscheidender Bedeutung. Nachfolgend sollen daher knapp wesentliche „urbane“ Charakteristika der öffentlichen Räume erläutert werden.

Zentralität und räumliche Zugänglichkeit

Im aktuellen Planungsdiskurs zeichnet sich zunehmend eine ganzheitliche Betrachtung öffentlicher Räume und ihrer Zugänglichkeit auf gesamtstädtischer Ebene ab. Damit ist u.a. die Einbindung neuer Quartiere in die umgebende Stadt sowie die Vernetzung von Grün- und Freiräumen gemeint (Selle 2002b: 215; Selle 2012: 4). Städtische Räume sollen möglichst vielen Nutzerinnen und Nutzern für ihre jeweiligen Zwecke offen stehen. Dafür müssen bestimmte baulich-räumliche Voraussetzungen erfüllt sein. Der öffentliche Raum muss im Stadtgefüge gut erreichbar sein (Zentralität). Über bestimmte gestalterische Mittel können klar erkennbare Zugänge erzeugt werden (räumliche Zugänglichkeit). Neben der räumlichen Durchlässigkeit neuer Stadtquartiere muss aber auch auf die Überschaubarkeit sozialräumlicher Einheiten geachtet werden, da diese für das Entstehen von Nachbarschaft und sozialem Leben einen zentralen Stellenwert einnimmt (Interview Andrea Mann 2014).

Soziale Zugänglichkeit und Funktionspluralismus

Was „öffentlich“ in der Diskussion um den öffentlichen Raum heißt, kann nach den verschiedenen Aspekten des Begriffs differenziert werden. Zu unterscheiden sind folgende Dimensionen des Raums: Finanzierung, Besitzverhältnisse sowie rechtliche oder soziale Nutzungsregulierung des Raums (Selle 2002b: 39). Das formelle Zugangsrecht für unterschiedlichste Gruppen und die Gewährleistung von Sicherheit sind wesentliche Rahmenbedingungen für einen belebten, öffentlichen Raum, die von institutioneller Seite geschaffen werden können (Schubert 2002: 141ff.). Der öffentliche Raum sollte sich zudem durch möglichst vielfältige Funktions- und Nutzungsmöglichkeiten auszeichnen, die Platz für die unterschiedlichen Bedürfnisse, Möglichkeiten und Interessen der Nutzerinnen und Nutzer schaffen (Feldtkeller 2002: 202; Wentz 2002: 198).

Adaptierbarkeit

Ein wesentlicher Aspekt bei der Planung und Gestaltung öffentlicher Räume ist es, immer auch Raum für unvorhergesehene Entwicklungen zu lassen. Dies bedeutet, Frei- und Grünflächen nicht auf dem Reißbrett bis ins kleinste Detail zu planen, sondern abzuwarten, welche räumlichen Strukturen und Netze im Laufe der Zeit durch die Nutzerinnen und Nutzer entstehen. Das beinhaltet auch den Ansatz, Räume bewusst für nicht geplante bzw. nicht planbare Entwicklungen und Aktivitäten offenzuhalten (Häußermann/Siebel 1992: 40). Durch eine streng vorgegebene Nutzung verliert der öffentliche Raum seinen eigentlichen Wert, nämlich funktional offen zu sein. Kaltenbrunner kritisiert dabei vor allem „jene überinstrumentierten, mit Straßenmobiliar vollgestopften oder kunstvoll inszenierten öffentlichen Räume, die nur noch zum Staunen, jedoch nicht mehr zur aktiven Nutzung einladen“ (Kaltenbrunner 2009: 260). Wirft man einen Blick auf die gewachsenen europäischen Stadtstrukturen, lassen sich allerdings zahlreiche Gegenbeispiele finden. Gerade bei historischen Plätzen und Parks handelt es sich häufig nicht um nutzungsoffene Räume, sondern um Räume mit gestalterisch vorgegebenen Nutzungsmustern. Interessant ist in diesem Zusammenhang auch die planungssoziologische Perspektive. Tessin untersucht öffentliche Räume aus der Nutzerinnen- und Nutzerperspektive und merkt an, dass häufig Diskrepanzen zwischen den gestalterischen Idealvorstellungen von Planerinnen bzw. Planern und denen der Bevölkerung festzustellen seien. Tessin belegt anhand empirischer Untersuchungen, dass die befragten Nutzerinnen und Nutzer sich oft deutlich gegen funktionsoffene „urbane“ Stadtplätze aussprechen und möglichst grüne, funktionsorientierte Flächen fordern (Tessin 2010: 57).

2.3.4 Soziale Diversität

Die soziale und ethnische Mischung gilt als gesellschaftliches Idealbild der europäischen Stadt und „steht für eine gewachsene Urbanität, für gemeinsam empfundene Identität, für anregende kulturelle Vielfalt, für spontane öffentliche Begegnungen und für eine stabile soziale Kohäsion“ (Krämer/Kurz 2012: 8). Insbesondere im Vergleich zu US-amerikanischen Städten ist die europäische Stadt aufgrund ihrer sozialpolitischen Ausrichtung durch einen geringen Grad an sozialräumlicher Segregation gekennzeichnet. Mit den sozialen Transformationsprozessen der Gegenwart, die eine heterogene Gesellschaft mit differenzierten Lebensstilen und Voraussetzungen hervorbrachten, wird die „durchmischte“, europäische Stadt allerdings auf die Probe gestellt. Globale Migrationsprozesse und die sozioökonomische Polarisierung der Gesellschaft schlagen

sich auch auf die Räume der Stadt nieder (Dangschat 1994: 180ff.; Frey/Koch 2010: 263). Begriffe wie „Ghettoisierung“ oder „sozialer Brennpunkt“, die seit einigen Jahren im medialen und politischen Diskurs Verwendung finden, verhalfen dem Leitbild der sozialen Mischung zu einer verstärkten öffentlichen Wahrnehmung. Die Zielsetzung der „sozialen Mischung“ als Antwort auf sozioökonomische oder kulturelle Segregation ist jedoch keineswegs frei von Kritik und wird von der Fachwelt kontrovers diskutiert. Andreas Feldtkeller spricht sich im Kontext von Urbanität deutlich für eine dichte Stadt mit sozialer und ethnischer Vielfalt aus: „Diese Vielfalt muß sich, wenn sie in Urbanität umschlagen soll, auf knappem Raum präsentieren. Urbanität ist somit auch immer kulturelle Dichte an einem definierten städtischen Ort. Aus Räumlichkeit und Vielfalt entsteht die urbane Situation“ (Feldtkeller 1994: 37f.). Häußermann und Siebel betrachten die soziale Durchmischung ambivalenter und wägen die Vor- und Nachteile der sozialräumlichen Mischung vor dem Hintergrund einer zunehmend multikultureller werdenden Gesellschaft ab (Häußermann/Siebel 1992: 41ff.). Die Aufgabe der öffentlichen Hand, so die beiden Stadtsoziologen, bestehe darin, einerseits unfreiwillige Segregation abzubauen, andererseits aber auch freiwillige Grenzziehungen zuzulassen. Von öffentlicher Seite lässt sich die Durchmischung am ehesten über den Wohnungsmarkt und die Bereitstellung eines differenzierten Wohnangebots erzeugen, so Häußermann und Siebel (ebd. 44).

Soziale Durchmischung kann im Alltag nur glücken, wenn sich Bewohnerinnen und Bewohner offen zeigen und Bereitschaft zur Auseinandersetzung und zum Austausch mit anderen Menschen und Kulturen zeigen (Dangschat 1994: 185). Deutlich wird hier die Verschränkung von individueller Bereitschaft zur Akzeptanz und Offenheit, die häufig als normative Forderungen im Urbanitätsdiskurs auftauchen, (u.a. Hassenpflug 2000: 43) und gelebter kultureller und sozialer Vielfalt. Soziale Diversität als ein Element von Urbanität, soll daran anknüpfend nachfolgend nicht nur als eine von der Stadtplanung mittels Nutzungs- und Wohnungsvielfalt programmatisch vorgegebene Durchmischung verstanden werden, sondern in einem umfassenderen Sinne als ein gesellschaftliches Bekenntnis zu einer vielfältigen Stadtbevölkerung.

2.3.5 Gesellschaftliche Teilhabe

Das etwas verklärte Bild der europäischen Stadt zeichnet häufig eine Stadt, in der allen Bevölkerungsgruppen gleiche ökonomische, politische und soziale Zugangsrechte ermöglicht wurden. Gleich zu Beginn muss aber eingeräumt werden, dass die europäische Stadt der Geschichte keineswegs allen Bewohnerinnen und Bewohnern gleiche Rechte

zugestand. Urbanität war seit Anbeginn der europäischen Stadt ein Phänomen, das sozial selektiv war. Zugleich war aber immer auch die Perspektive auf die Überwindung sozialer Ungleichheiten gegeben (Häußermann/Siebel 1992: 13; Selle 2011: 7). Als Beitrag zur Urbanität der europäischen Stadt, die in enger Verbindung mit dem Ideal einer „differenzierten Öffentlichkeit und einer Kultur der Partizipation“ (Schäfers 2010: 154) steht, ist die normative Forderung nach gesellschaftlicher Teilhabe im „Zeitalter der Städte“ (Läpple et al. 2011: 10) unverzichtbar. Den Städten als Orten der Integration wird künftig eine bedeutende Rolle zukommen:

„In den Städten verdichten sich die aktuellen gesellschaftlichen Veränderungen wie in einem Brennglas, hier stellen sich die zentralen sozialen, ökonomischen, ökologischen, kulturellen und baulich-räumlichen Herausforderungen und Probleme des 21. Jahrhunderts. [...]. Hier entscheiden sich die Fragen der gesellschaftlichen Teilhabe, also der ökonomischen, politischen und sozialen Integration, und die Möglichkeit eines zivileren und nachhaltigeren gesellschaftlichen Lebens“ (Läpple et al. 2011: 12).

In der vorliegenden Untersuchung kann es weniger um übergeordnete Rahmenbedingungen für gesellschaftliche Teilhabe, wie bspw. Ausbildungs- oder Erwerbschancen gehen, sondern vor allem um quartiersbezogene Voraussetzungen. Auch die individuelle Handlungsebene, die eine „urbane“ Verhaltensweise des/der Einzelnen meint, wie Toleranz, Aufgeschlossenheit oder Weltgewandtheit und im Alltag sicher einen wichtigen Faktor für gelebte Inklusion darstellt, kann auf (konzeptioneller) Planungsebene nicht untersucht werden. Selbstverständlich sind diese Makro- und Mikroprozesse nicht losgelöst zu betrachten und müssen im Hintergrund mitgedacht werden. Der Schwerpunkt liegt nachfolgend auf den kleinräumlichen Möglichkeiten, die zur sozialen Inklusion beitragen können. Was kann soziale Teilhabe im Kontext von Urbanität in einem neuen Quartier bedeuten? Zunächst muss den (künftigen) Bewohnerinnen und Bewohnern die Möglichkeit zur Mitbestimmung und aktiven Gestaltung gegeben sein, denn Urbanität hat immer auch ein emanzipatorisches Element (Häußermann/Siebel 1992: 9/12). Diese Teilhabe am kulturellen, sozialen und öffentlichen Leben muss unabhängig von Herkunft, Glauben, Geschlecht oder Alter gewährleistet sein. Dies schließt die soziale Zugänglichkeit zum öffentlichen Raum als Ausdruck ziviler Vergesellschaftung ebenso mit ein, wie die Bereitstellung von sozialen und kulturellen Infrastrukturen für alle Gruppen.

2.3.6 Identität

Identität ist ebenso wie Stadt und Urbanität ein Prozess, an dem viele Akteure aus Politik, Wirtschaft und Planung und nicht zuletzt Bewohnerinnen und Bewohner beteiligt sind (Benze et al. 2013: 10f.). Die Identität eines Quartiers lässt sich nicht baulich bzw. räumlich determinieren und ist nicht offenkundig „sichtbar“ oder „greifbar“, sondern setzt sich aus einer Vielzahl manifester und latenter Faktoren zusammen. Mit Ästhetik, Atmosphäre, Lesbarkeit des Raumgefüges oder Geschichtsbezug sollen hier nur einige Schlagworte aufgezählt werden, die die Identität einer Stadt bzw. ihrer Quartiere maßgeblich prägen und die Grundlage für die Identifikation⁹ der Bewohnerinnen und Bewohner bilden (Hassenpflug 2000: 42f.). Die Identifikation mit einem Ort wiederum ist eng verbunden mit der persönlichen Wahrnehmung und „(Ein-)Gewöhnung“ an eine Umgebung. (Kill 1995: 144f.) Im Prozess der individuellen Aneignung eines Raums findet die Identifikation mit dem Ort statt.¹⁰

Die Identität einer Stadt bzw. ihrer Quartiere muss im Laufe der Zeit unter der Beteiligung diverser Akteure errungen werden und ist das Ergebnis von Alltag, Abnutzung und Alterung. Identität ist die (Re-)Produktion des Raums durch die Gesellschaft und das Ergebnis von sozialen Prozessen. Auch die Geschichte der Orte prägt die Identität der Stadträume. Der spezifische Charakter eines Ortes ergibt sich durch Überlagerungen von Raum und Zeit, durch neu Geschaffenes und der Permanenz historischer Elemente. Gerade im Zusammenhang mit der Revitalisierung von brachgefallenen Kasernen, Industrie- oder Verkehrsflächen, wird das historische Gedächtnis gerne als willkommenes „Startkapital“ für die Urbanität eines neuen Quartiers betrachtet (vgl. Kapitel 2.2.5). Gewachsene räumliche Strukturen, topographische Gegebenheiten und erhaltenswerte Bestandsgebäude werden als „Quellen für Identität“ und als urbane Potentiale des 21. Jahrhunderts angeführt.

Identität soll nachfolgend im Kontext von Originalität, Authentizität sowie räumlicher und sozialer Kontextbezogenheit - im Sinne eines „Originals“ im Gegensatz zu etwas Vorgefertigtem - verstanden werden. Gerade im Zeitalter der Globalisierung stellt sich die Frage, inwiefern dieses zu einer Auflösung spezifischer Ortsqualitäten führt und wie die

⁹ Mit „Identifikation“ ist in der Soziologie „der Prozess der Gleichsetzung eines Individuums mit dem ein oder anderen Objekt, einem Menschen, oder einer Gruppe gemeint, und zwar auf der Grundlage der ihm eignen Normen, Werte, Eigenschaften, sozialen Einstellungen und Rollen (Tschermes 2014: 15).“

¹⁰ Hinsichtlich der quartiersbezogenen Identität der Bewohnerschaft, die sich in den neuen Quartieren erst entwickeln wird, wird auf das Konzept der „raumbezogenen Identität“ verwiesen (Weichhart, Peter; Weiske, Christine; Werlen, Benno (2006): Place Identity und Images. Das Beispiel Eisenhüttenstadt. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung. Band 9. Wien. u.a.)

Besonderheiten und die spezifischen Identitäten der europäischen Städte auch in Zukunft gewahrt werden können (Baganz 1995: 147ff.). Zusammenfassend kann für die nachfolgende Untersuchung festgehalten werden, dass sich die „steuerbare“ Identität eines Quartiers aus dem historischen Gedächtnis sowie prägnanten, räumlich und sozial zugänglichen Strukturen und Symbolen zusammensetzt.

3 URBANITÄT UND DIE STADT WIEN

3.1 Urbanität in der Wiener Stadtentwicklung

Mit dem Fall des Eisernen Vorhangs wurde zu Beginn der neunziger Jahre deutlich, dass Wien in den kommenden Jahrzehnten ein enormes Bevölkerungswachstum durch Zuwanderung erfahren wird. Die verantwortlichen Akteure aus Politik und Planung standen vor der Aufgabe, neue Stadtteile zu schaffen, die an die urbanen Qualitäten der historischen Bestandsquartiere anknüpfen konnten. Um die Entwicklung lebenswerterer Quartiere mit eigener Identität zu gewährleisten, wurde deshalb Anfang der neunziger Jahre neben den Projektteams für die einzelnen Stadtentwicklungsgebiete auch ein „Beirat für Stadtentwicklungsbereiche“, bestehend aus Mitgliedern der Magistratsabteilung 18 (MA 18) sowie externen Fachleuten, einberufen. Zum zentralen Thema und Diskussionsgegenstand dieses Beirats wurde der Begriff der Urbanität in neuen Quartieren und der Frage nach ihrer Planbarkeit im Wiener Kontext (Frey/Klotz 1992: 15). Zur gleichen Zeit wurde durch die Stadt Wien auch die bereits zitierte Studie von Häußermann und Siebel in Auftrag gegeben, um aus wissenschaftlicher Perspektive untersuchen zu lassen, ob und wie Urbanität in den neuen Quartieren umgesetzt werden kann (Häußermann/Siebel 1992: 4). In Wien sah man sich vor der umfangreichen Herausforderung, „mit der Unplanbarkeit von Urbanität umzugehen und Rahmenbedingungen zu schaffen, die das Entstehen von Urbanität begünstigen“ (Frey/Klotz 1992: 17):

„Die Erkenntnis, dass Urbanität nicht eigentlich planbar ist, dass sie – unter entsprechenden Voraussetzungen – in Abhängigkeit von Anforderungen der Gesellschaft als Funktion der Zeit entsteht, hat weitreichende Konsequenzen für die Planung“ (Frey/Klotz 1992: 16).

Trotz des Bewusstseins, dass Urbanität nicht einfach erzeugt werden kann, bleibt der Begriff als wesentliche Zielsetzung in der Wiener Stadtplanung und insbesondere bei der Planung neuer Viertel erhalten. Nachfolgend soll nun anhand der letzten drei

Stadtentwicklungspläne geklärt werden, wie die Wiener Stadtplanung den Begriff der Urbanität auslegte bzw. auslegt und wie baulich-räumlich und gesellschaftlich versucht wird, Urbanität in den neuen Stadtteilen zu begünstigen.

3.2 Der Begriff der Urbanität in den Wiener Stadtentwicklungsplänen

Als strategische Planungskonzepte, die den Rahmen der Wiener Stadtentwicklung vorgeben bzw. vorgeben, werden nachfolgend die letzten drei Wiener STEP-Dokumente, der STEP 94, der STEP 05 und der aktuelle STEP 2025 untersucht.

Stadtentwicklungsplan 1994 - STEP 94

Der umfangreiche STEP beschreibt ausführlich die Herausforderungen und die künftigen Schwerpunkte der Stadtentwicklung nach dem Fall des Eisernen Vorhangs. Für die Stadt, die erstmals seit Jahrzehnten wieder ein Bevölkerungswachstum zu verzeichnen hatte, deutete sich eine „neue Gründerzeit“ an. Das Thema Urbanität spielt dabei in unterschiedlichen Bereichen eine große Rolle. Gezielt wird die Urbanität der historischen Stadtgestalt Wiens hervorgehoben, welche aus „Überlagerungen und Entwicklungsdynamiken der Großstadt“ entsteht (MA 18 1994: 187). Das architektonische und urbanistische Erbe des dichten gründerzeitlichen Bestandes ist nicht nur ein wichtiger Standortfaktor, der das Image der Stadt Wien als Kulturmetropole ganz wesentlich prägt, sondern auch die Voraussetzung für eine „urbane Vitalität“, die erheblich zur Lebensqualität der Wiener Stadtbevölkerung beiträgt (ebd. 102). Es gilt, entsprechend „einer verstärkten Wertschätzung von Urbanität und architektonischer Qualität“ die vorhandene Urbanität der Gründerzeitbestände als erstrebenswertes Leitmotiv bei der Stadterhaltung zu betrachten (ebd. 182). Neben der historischen Innenstadt können auch die ehemaligen Vorstädte mit biedermeierlicher Bausubstanz, so die Meinung der Wiener Planerinnen und Planer, mit ihrer Kleinmassstäblichkeit eine „intime Urbanität“ mit hoher Lebensqualität bieten (ebd. 56). Gleichwohl der Bedeutung der gründerzeitlichen Stadtteile wird auch deutlich gemacht, dass die Entwicklung neuer, urbaner Stadtteile am Stadtrand nicht durch die Übertragung historischer Urbanitätsmodelle erfolgen kann, sondern sich die Identität dieser Quartiere „durch die Qualität moderner Lebensformen in Kombination mit dem Freiraum und der Landschaft“ ergeben wird (ebd. 187).

Unter der Zielsetzung „Urbanität und Kultur in den Stadtentwicklungsbereichen“ werden schließlich wesentliche Voraussetzungen angeführt, die es, laut den Verantwortlichen, in den neuen Stadtteilen für Urbanität braucht (MA 18 1994: 253ff.). Eine wichtige Rahmenbedingung für das Entstehen von Urbanität und städtische Lebensqualität in den neuen Quartieren, so die Wiener Planerinnen und Planer im STEP 94, ist die Nutzungsvielfalt, also die Verschränkung von Wohnen, Arbeiten und Freizeit (ebd. 58/119). Im Kontext flexibler Nutzungsstrukturen wird Urbanität als ein „Indikator“ bezeichnet, der durch die Vermeidung von funktional einseitigen Stadtgebieten und der Gestaltung nutzungsflexibler Stadtgebiete profitieren könne. Im Sinne einer „neuen Urbanität“ wird der öffentliche Raum einem Bedeutungs- und Anforderungswandel unterzogen, der auch eine Veränderung in der Gestaltung des Raums mit sich bringt. Das Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“, die Bevorzugung des Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehrs, soll sich auch in der Gestaltung der öffentlichen Räume widerspiegeln (ebd. 157). Die Wiedergewinnung bzw. die Belegung des Straßenraumes und der Plätze durch Fußgängerinnen und Fußgänger wird in diesem Zusammenhang auch als eine Grundvoraussetzung für das Zustandekommen von Urbanität angeführt (ebd. 177). Auch die „Erreichung stärker differenzierter und maßvoller baulicher Dichten“ stellt eine der zukunftsweisenden Leitlinien der Wiener Stadtplanung dar. Höhere Bebauungsdichten, so die Verantwortlichen der Stadt Wien, entsprächen nicht nur dem Grundsatz einer ökologisch und ökonomisch flächensparenden Stadtentwicklung, sondern schaffen überdies „die besseren Voraussetzungen für Vielfalt und Lebendigkeit und damit für Urbanität“ (MA 18: VII). Die Wiener Stadtplanung ist sich dabei jedoch bewusst, dass höhere Dichtewerte zwar eine höhere Auslastung der technischen und sozialen Infrastruktur gewährleisten, jedoch nicht zwangsläufig Urbanität erzeugen. Da Urbanität nicht produzierbar ist, sondern nur bestmögliche Voraussetzungen für das Entstehen von urbanen, belebten Stadtquartieren geschaffen werden können, kann es für die Stadtplanung nur Vorbilder, aber nie ein allgemein gültiges „Urbanitätsrezept“ geben (ebd. 57).

Als Voraussetzungen für das Entstehen von Urbanität in den neuen Siedlungsgebieten am Stadtrand werden im STEP 94 zwei zentrale Rahmenbedingungen angeführt: Zum einen die Schaffung von architektonisch wertvollen Stadträumen und zum anderen die bereits erwähnte Nutzungsmischung. Die „Kultivierung der Stadträume“ und die Entwicklung der Nutzungsmischung seien, der Stadt Wien zufolge, die beiden Komponenten, die noch am besten zu steuern sind. Städtebaulich betrachtet müssen neben der Trennung öffentlicher und halböffentlicher Räume, als notwendige Voraussetzung für ein öffentliches, städtisches Leben, architektonisch wertvolle Stadträume gestaltet werden, die den

Bewohnerinnen und Bewohnern Geborgenheit und Sicherheit vermitteln (ebd. 253ff.). Im Zusammenhang mit neuen Stadtquartieren, die auf innerstädtischen, brachgefallenen Arealen entwickelt werden, ist es aus stadtgestalterischer Perspektive einerseits wichtig, vorhandene Potentiale zu nutzen, andererseits aber auch die neuen Viertel in die umgebende Struktur einzubinden, um eine Fragmentierung der Stadt zu vermeiden:

„ [...] Erhaltung und Akzentuierung von Elementen, Charakteristik, Orientierung und Identifikation ermöglichen, ist ein wesentlicher Aspekt der Stadtgestaltung und ein Beitrag zur Entwicklung einer neuen Urbanität. Neben den topographischen und historischen Bezügen müssen bei der Planung neuer Gebiete auch die Struktur der umliegenden Stadtviertel des 20. Jahrhunderts berücksichtigt werden“ (MA 18 1994: 184).

Stadtentwicklungsplan Wien - STEP 05

Stand im STEP 94 noch die Neupositionierung Wiens als wachsende Stadt innerhalb Europas nach der Ostöffnung im Vordergrund, so dominierten bei der Ausarbeitung des STEP 05 die Herausforderungen einer wachsenden Metropole mit regionalen Verflechtungen (MA 18 2005: 16/38ff.). Wien wird im STEP 05 als Kernstadt bezeichnet, der die Rolle zukommt, dem Umland ein „urbanes Ambiente“ mit einem hochwertigen Handels-, Dienstleistungs-, Kultur- und Freizeitangebot zur Verfügung zu stellen (ebd. 37). Betont wird die Bedeutung des gründerzeitlichen Bestands an Gebäuden und öffentlichen Plätzen als prägendes Merkmal des Wiener Stadtbilds: „Nicht nur das kulturelle Wien, auch das soziale, das urbane Wien ist eng mit den gründerzeitlichen Raumfiguren, Baubeständen und Fassaden verbunden“ (MA 18 2005: 128).

Die Begriffe Urbanität bzw. urbane Identität sind auch im STEP 05 von Bedeutung. Dabei wird Vielfalt als ein wesentlicher Faktor für die Qualität des Urbanen angeführt. Kultur, die als eine Auseinandersetzung mit natürlicher und sozialer Umwelt verstanden wird, durchdringt unterschiedliche Lebensbereiche und unterstützt Verschiedenartigkeit (ebd. 63/84). Wie auch schon in den neunziger Jahren ist Kultur für die Wiener Stadtplanung eine ganz wesentliche Voraussetzung für das Zustandekommen von Urbanität: „Die Verschiedenheit macht die Qualität des Urbanen aus, Kultur unterstützt diese Vielfalt“ (ebd. 84). Wien als „Kulturstadt“ versteht es, Urbanität als einen „weichen Standortfaktor“ im internationalen Städtewettbewerb für sich zu nutzen. Um urbane Identität zu garantieren, sollen des Weiteren zeitgemäß gestaltete „Orte der Begegnung“, d.h. Straßen, Plätze und Freiräume, geschaffen werden, die die unterschiedlichen „sozialen“ Bedürfnisse der Menschen berücksichtigen (ebd. 93). Auch das Wohnungsangebot soll durch eine urbane Vielfalt in Form von Freiräumen, Gemeinschaftseinrichtungen, zielgruppenspezifischen und flexiblen Wohnformen, unterschiedlichen Eigentumsformen,

nachbarschaftlichen Netzwerken, und der Möglichkeit zur Mitgestaltung zum positiven Standortfaktor für Wien werden (ebd. 105).

Stadtentwicklungsplan Wien 2025 - STEP 2025

Der im Vergleich zu seinen Vorgängern deutlich im Umfang reduzierte STEP 2025 dient als strategischer Rahmen für die Wiener Stadtentwicklung der kommenden Jahre und gibt die Grundhaltungen für künftige fachspezifische Strategien und Instrumente vor (MA 18 2014: 4/9). Laut dem aktuellen STEP ist Wien derzeit die am schnellsten wachsende Metropole im deutschsprachigen Raum. Das Potential, das dieses dynamische Wachstum bietet, soll unter Erhalt der Lebensqualität für die Weiterentwicklung der Stadt genutzt werden. Auch im aktuellen STEP wird Urbanität große Bedeutung beigemessen. Die Wiener Planungsverantwortlichen setzen im Rahmen der drei zentralen STEP-Visionen neben „Wien als Wirtschafts- und Forschungsstadt“ und einer sozialen und räumlichen Vernetzung, auch auf „das Bild der neuen Urbanität in einer Stadt der Zukunft“ (ebd. 23). Sowohl im Bestand als auch bei der Entwicklung neuer Stadtquartiere wird die Schaffung einer „qualitätsvollen Stadtstruktur und vielfältigen Urbanität“ als Zielsetzung angeführt. Was eine „qualitätsvolle Urbanität“ aus Sicht der Wiener Planungsverantwortlichen ausmacht und wie diese erreicht werden kann, wenn bestimmte Qualitätsmerkmale bezüglich der Bebauungsdichte gegeben sind, wird im STEP 2025 eigens erläutert:

„Qualitätsvolle Urbanität bedeutet daher lebendige urbane Stadtquartiere mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, kurzen Wegen zu Versorgungseinrichtungen, flexiblen Freiflächen sowie einem barrierefreien, belebten Straßenraum. Die Teilhabe an sozialen, kulturellen, sportlichen und bildungsbezogenen Angeboten ist ein wichtiger Aspekt“ (MA 18 2014: 37).

Laut Michael Rosenberger, Projektleiter des STEP 2025, bestand die Notwendigkeit, den diffusen Urbanitätsbegriff, der von der Wiener Stadtplanung als „Hilfsmittel“ betrachtet wird, „um eine Vielzahl von Attributen zu verdichten“, zu definieren. Er unterstreicht vor allem die Bedeutung der kompakten, fußläufigen Stadt und den Ansatz einer Planung „im menschlichen Maßstab“, die diesem Verständnis von Urbanität zugrundeliegen (Interview Michael Rosenberger 2015).

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum, sich verändernde Ansprüche an städtisches Leben und wirtschaftliche Umbrüche werden die Stadtstruktur Wiens in den kommenden Jahren verändern. Wien soll im 21. Jahrhundert trotz dieser gesellschaftlichen und städtebaulichen Umbrüche ihrer Reputation als „lebenswerte Stadt“ auch weiterhin gerecht werden. Die historisch gewachsene Urbanität der Gründerzeitstadt soll durch

Sanierungen und adäquate Neubauten bewahrt und weiterentwickelt werden. Die monofunktionalen Wohngebiete, die in den 1950-1970er Jahren errichtet wurden, werden städtebaulichen Interventionen unterzogen, damit diese vielfältigere Aufgaben übernehmen und urbanere Qualitäten entwickeln (ebd. 33). In den neuen Entwicklungsgebieten sollen „vollwertige Stadtquartiere mit urbanen Strukturen und unterschiedlichen Nutzungen“ entstehen (ebd. 13/30). Die Wiener Planungsverantwortlichen sprechen heute aufgrund des breiten Spektrums an städtebaulichen Lösungen und Ansätzen von „unterschiedlichen Formen der Urbanität“, die in Wien vorzufinden seien (ebd. 35). Interessant ist diese Aussage auch im Kontext der Studie von Häußermann und Siebel (1992), die im Auftrag der Wiener Stadtplanung zu dem Schluss kam, dass die historische Dimension von Urbanität in Wien auch zukünftig dominieren wird. Die neuen Quartiere (v.a. jenseits der Donau) können zwar im Sinne einer neuen Urbanität unter Berücksichtigung einiger Planungsaspekte durchaus eine städtische Lebensqualität aufweisen, würden aber dennoch „parasitär“ an der Urbanität Wiens hängen (Häußermann/Siebel 1992: 47).

Unter dem Gesichtspunkt der Flächenaktivierung innerstädtischer brachgefallener Areale werden im STEP 2025 auch finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen für die Sicherstellung von qualitativvoller Urbanität angeführt. Wachsende Städte und eine Verknappung öffentlicher Mittel erfordern kompakte Stadtstrukturen, die Ressourcen schonen und die Kosten für Wohnraum und Infrastruktur reduzieren. Die Gestaltung rechtlicher Vorgaben und Normen muss deshalb die Errichtung „urbaner Stadtquartiere mit qualitativvollen Dichten unterstützen“ (ebd. 36). Neben einem hohen baukulturellen Anspruch und einer angemessenen Dichte wird im STEP 2025 an verschiedenen Stellen der positive Einfluss attraktiver Naherholungsflächen auf das Entstehen einer qualitativvollen Urbanität betont. Die Leitinitiative¹¹ „Wien lebt auf - Freiräume grün & urban“ zeigt deutlich, dass die unmittelbare Verfügbarkeit von qualitativ hochwertigen Grün- und Freiräumen der Stadt Wien zufolge ein zentrales Element für die Urbanität der Stadtviertel darstellt (ebd. 27/40). Als Orte der Begegnung und der Erholung werden öffentliche Plätze und Parkanlagen als maßgebend für die Atmosphäre des städtischen Zusammenlebens bewertet. In den zentrumsnah gelegenen neuen Stadtteilen, wie dem Nordbahnhof, dem Hauptbahnhof Wien und zukünftig auch dem Nordwestbahnhof, hat es sich die Stadtplanung zum Ziel gesetzt, den Bewohnerinnen und Bewohnern ein adäquates

¹¹ Insgesamt finden sich acht Leitinitiativen im STEP 2025 (MA 18 2014: 28), die die übergeordneten baulich-räumlichen, wirtschaftlichen und sozialen Zielsetzungen der Wiener Stadtentwicklung wiedergeben.

Freiflächenangebot zur Verfügung zu stellen und „jene Vitalität und urbane Qualität zu generieren, die vollwertige Stadtquartiere auszeichnet“ (ebd. 77).

Vor allem die bauliche Dimension von Urbanität steht in engem Zusammenhang mit dem Leitbild der „Der Stadt der kurzen Wege“. Die dichte, kompakte Stadt bietet nicht nur ein attraktives Wohnumfeld wie bspw. anhand der Wiener Gründerzeitviertel deutlich wird, sondern stellt insbesondere in wachsenden Städten ein flächensparendes und ressourcenschonendes Modell für die Entwicklung neuer Stadtquartiere dar. Künftige Siedlungsformen müssen daher, so die Agenda der Stadt Wien, „[...] die Entwicklung kompakter, gemischter, fuß- und radwegorientierter Grätzels mit städtebaulich gut integrierten Versorgungseinrichtungen und familienfreundlichen Wohnformen unter Berücksichtigung von Gender Mainstreaming Prinzipien“ (ebd. 41) ermöglichen. Voraussetzung für die Stadt der kurzen Wege ist eine möglichst kleinstrukturierte Verteilung von Stadtzentren. Auf eine polyzentrische Stadtentwicklung verweisen auch Häußermann und Siebel im Zusammenhang mit ihren Überlegungen zu einer „neuen Urbanität“ in Wien. Die Stadtsoziologen werfen die Frage auf, ob eine polyzentrische Stadtlandschaft, wie sie u.a. häufig amerikanische Städte aufweisen, durch die Vielzahl unterschiedlicher Entwicklungsmöglichkeiten Potential für eine „moderne Urbanität“ aufweist (Häußermann/Siebel 1992: 41).

3.3 Analyse der Stadtentwicklungspläne entlang der Urbanitätselemente

Ausgehend von der Annahme, dass die historisch und theoretisch abgeleiteten Urbanitätsparameter (Kapitel 2.3) von zentraler Bedeutung für die Entstehung von Urbanität sind, wird anschließend auch deren kontextuelle Einbettung in den drei Stadtentwicklungskonzepten untersucht.

Dichte – Das Fundament für Urbanität

Im STEP 94 ist Dichte aufgrund des sich bereits abzeichnenden und für die kommenden Jahrzehnte prognostizierten Bevölkerungswachstums eines der zentralen, wenn nicht sogar das zentrale Thema. Die stadtstrukturellen Anforderungen nach der Ostöffnung an die wachsende Stadt könnten unterschiedlicher nicht sein. In den (spät-)gründerzeitlichen Vierteln des sog. dichtbesiedelten Gebiets galt es zunächst, den sanierungsbedürftigen Gebäudebestand und die mangelhafte Wohnumgebung zu verbessern. Die Überbelegung und die schlechten Wohnverhältnisse führten zu günstigen Mietpreisen und damit verbundenen Segregationstendenzen (MA 18 1994: 247). Um diesem Trend

entgegenzuwirken, sollte im Zuge der sanften Stadterneuerung die zu dichte historische Bausubstanz aufgelockert und die Grün- und Freiflächenversorgung verbessert werden (ebd. 69/111). In den Teilen des dichtbebauten Stadtgebiets, in denen noch Verdichtungspotentiale vorhanden waren, hatten die Mobilisierung von Baulücken und die Förderung von Dachgeschoßausbauten oberste Priorität (ebd. 250). Die Dichtewerte der Siedlungen, die seit den späten fünfziger Jahren am Stadtrand entstanden waren, wurden hingegen als zu niedrig eingeschätzt, als dass sie die „Voraussetzungen für Vielfalt und Lebendigkeit und damit Urbanität“ (ebd. VII) bieten könnten. Als Maßstab für künftige Quartiersentwicklungen sollte daher fortan das Leitbild der kompakten Stadt mit hohen Dichten dienen (ebd. VII/6). Den Wiener Planerinnen und Planern ist dabei durchaus bewusst, dass Dichte in den neuen Stadtteilen zwar ein wesentlicher Bestandteil, aber noch keine Garantie für Urbanität sein kann:

„Eine höhere Dichte erlaubt zwar eine entsprechende Ausnutzung der Infrastruktur und ermöglicht damit die Lebensfähigkeit der notwendigen Versorgungseinrichtungen, garantiert aber noch keine ‚Urbanität‘ in den Stadterweiterungsgebieten. Da ‚Urbanität‘ nicht produzierbar ist, kann es in diesem Sinn keine ‚Rezepte‘ geben, sondern nur Vorbilder“ (ebd. 56).

Im Kontext einer flächen- und ressourcenschonenden Entwicklung sollten Geschoßflächendichten (NGFZ)¹² unter 0,5 vermieden werden (ebd. 122). Bei der Planung der Stadterweiterungsgebiete bzw. den Gebieten der inneren Stadtentwicklung sah sich Wien aber mit dem Widerspruch zwischen wirtschaftlichen Bodenverwertungsinteressen und der Einhaltung maßvoller baulicher Dichten konfrontiert. Die optimale Dichte und der Anteil an Grün- und Freiraum ist immer auch abhängig von räumlichen, sozialen und ökonomischen Rahmenbedingungen, die nur durch eine örtlich differenzierte Bebauungsdichte und nicht durch standardisierte Soll-Werte erreicht werden kann (ebd. 56/121). Auf „brachliegenden oder untergenutzten innerstädtischen Flächen, wie etwa Bahnhofsarealen, Industriebrachen und Kasernen soll [...] eine maßvolle Verdichtung, die sogenannte ‚innere Stadterweiterung‘ stattfinden“ (ebd. 69). Je nach Standort wurde im neuen Siedlungsgebiet eine Geschoßflächendichte von 0,5 bis 2,0 (im Durchschnitt um 1,2) angestrebt. Mit zunehmender Entfernung von den zentraleren Bereichen waren dementsprechend geringere Nutzungs- und Bebauungsdichten vorgesehen. (ebd.

¹² Die Nettogeschoßflächenzahl (NGFZ) beschreibt das Verhältnis zwischen der erzielbaren Geschoßfläche und den für Bauzwecke gewidmeten Grundstücksflächen (Nettobauland) (MA 18 2005: 177).

61/69/122) Für die Festlegung maximaler Dichten werden im STEP 94 drei Bedingungen angeführt, die es zu berücksichtigen gilt (ebd. 57):

- Privates und (halb-)öffentliches Frei- und Grünraumangebot im Wohngebiet
- Nahversorgung und soziale bzw. kulturelle Infrastruktureinrichtungen in der näheren Umgebung
- Ausgewogenheit zwischen Privatsphäre und (nachbarschaftlichen) Interaktionsmöglichkeiten

Auch zehn Jahre später beschäftigte sich der STEP 05 mit der Problematik der hohen Dichten und dem Mangel an öffentlichem Grün- und Freiraum in den gründerzeitlichen Stadtteilen; wenngleich durch den fortschreitenden Trend zur Objektsanierung und Wohnungsvergrößerung bereits ein tendenzieller Bevölkerungsrückgang in den dicht bebauten Vierteln verzeichnet werden konnte (ebd. 57/107). Die Schwächen der Stadterweiterungsgebiete der fünfziger bis frühen achtziger Jahre hingegen lagen, wie schon im STEP 94 thematisiert, in den zu geringen baulichen Dichten sowie den funktionalen Defiziten im wohnungsnahen Einzugsbereich begründet. Durch Nachverdichtungsmaßnahmen in den bestehenden Siedlungen sollten Bebauungsdichten erzielt werden, welche eine optimale Ausstattung mit der technischen, sozialen und bildungsbezogenen Infrastruktur ermöglichen und eine leistbare und ausreichende Versorgung mit Dienstleistungen und Nahversorgungseinrichtungen gewährleisten. Die Modernisierung des Bestands und die Attraktivierung der Wohnumgebung sollten in weiterer Folge auch der Abwanderung der Mittelschicht in die suburbanen Bereiche außerhalb der Stadt entgegenwirken und eine sozioökonomische Durchmischung der Viertel fördern (ebd. 112/113). In den großen Flächen der künftigen inneren Stadtentwicklung, die durch ihre Lage im dichten städtischen Gebiet bereits ein „hohes Maß an Urbanität“ (ebd. 184) aufweisen, sollten nicht nur Prinzipien wie Kleinstrukturiertheit und Nutzungsvielfalt, sondern auch hohe Dichten und Höhenakzente zur Anwendung kommen (ebd. 149/150). Im STEP 05 wird im „Leitbild der baulichen Entwicklung Wiens“ ein Dichtemodell angeführt, das im dicht bebauten Stadtgebiet eine Dichte mit einer NGFZ von mindestens 2,0 vorsieht. In zentralen, dicht bebauten Lagen mit hochrangiger ÖV-Erschließung, soll eine NGFZ von 3,0 angestrebt werden. „Punktuell [sind] auch wesentlich höhere Bebauungsdichten möglich und sinnvoll“ (MA 18 2005: 177), so die Verantwortlichen der Stadt Wien. Im STEP 05 wird der Dichtebegriff allerdings nicht mehr nur aus rein städtebaulicher, sondern auch soziokultureller Perspektive betrachtet:

„Erst die Dichte einer Großstadt bietet das Potenzial für ein kreatives Miteinander von verschiedenen Lebensstilen und Kulturen und schafft damit nicht nur eine breite Palette

von unterschiedlichen Möglichkeiten und Chancen, sondern auch eine Basis für Innovation und Fortschritt“ (ebd. 51).

Auch der STEP 2025 schließt an dieses Verständnis von Dichte an und zeigt die gesellschaftliche Dimension auf:

„Wir geben ein Bekenntnis zur Stadt als Ort der verdichteten Unterschiedlichkeit ab. Die sozial gerechte Stadt für alle wirkt gegen Segregation und lässt auch jenen Raum, die an den Rändern der Gesellschaft leben“ (ebd. 5).

Das Zitat aus dem Grundsatzpapier der Wiener Regierungskoalition, das dem aktuellen STEP 2025 vorangestellt ist, bietet ein anschauliches Beispiel, wie sich Bebauungs- und Bevölkerungsdichte auf die Differenzierung und das Zusammenleben der Stadtgesellschaft auswirken. Das anhaltende Stadtwachstum in Wien erfordert angesichts knapper öffentlicher Mittel und steigender Lebenshaltungskosten die Entwicklung kompakter und ressourcenschonender Stadtstrukturen. Wien fühlt sich dabei einem „zukunftsgerichteten Konzept von „Stadt“ mit „urbanen Dichten und qualitätsvollen Grünräumen“ (MA 18 2014: 14) verpflichtet. Die dichte Stadt, wie anhand der hohen Attraktivität der Gründerzeitviertel zu sehen ist, kann durchaus einen attraktiven urbanen Lebensraum bilden, vorausgesetzt es werden bestimmte Qualitätsmerkmale der Bebauungsdichte eingehalten. Die Dichte einer Stadt, die eine qualitätsvolle Urbanität ermöglicht, kann als Erweiterung der angeführten Dichtekriterien des STEP 94 betrachtet werden und weist laut STEP 2025 folgende Kennzeichen auf (ebd. 40):

- ein engmaschiges Wegenetz durch eine angemessene Maßstäblichkeit der Baublöcke
- eine adäquate Verfügbarkeit sozialer Infrastruktureinrichtungen sowie Nahversorgung
- alltagstauglichen Wohnbau mit hoher Wohnqualität
- ein vielfältiges Angebot an öffentlichen Plätzen, Grün- und Freiflächen

Maßvolle Dichten, urbane Nutzungsmischung und Ressourcenschonung sind die zentralen Qualitätskriterien für künftige Bauvorhaben und Projekte. Grün- und Freiräume werden dabei als selbstverständlicher Teil der Neuentwicklungen betrachtet. Die Plätze und Parks der innerstädtisch gelegenen neuen Stadtteile und der Stadterweiterungsgebiete sollen nicht nur der dort arbeitenden und lebenden Bevölkerung dienen, sondern auch den Bewohnerinnen und Bewohnern angrenzender dicht bebauter Stadtteile ein adäquates Freiflächenangebot zur Verfügung stellen (ebd. 77). Die Dichte bei

Stadterweiterungsvorhaben soll sich künftig an einer NGFZ von mindestens 1,5 und im Bereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel von mindestens 2,5 orientieren. Bei der Realisierung der Vorhaben ist die Dichte jedoch hinsichtlich der bestehenden örtlichen Gegebenheiten festzulegen (ebd. 44). Um die Entwicklung urbaner Stadtquartiere mit qualitätsvollen Dichten zu unterstützen, müssen, so fordert es der STEP 2025, rechtliche Rahmenbedingungen geschaffen und Zielsetzungen festgelegt werden, die der Stadt Wien Mitbestimmung ermöglichen (ebd. 36).

Nutzungsmischung – Die Wiener Gründerzeitviertel als Vorbild

Die schon im STEP 84 hervorgehobene Bedeutung durchmischter Quartiere, die sowohl Wohnraum, Arbeitsplätze als auch Versorgungseinrichtungen aufweisen, wurde im STEP 94 fortgeführt. Nutzungsvielfalt ist, der Stadt Wien zufolge, eine der bedeutendsten Bedingungen für Urbanität und Lebensqualität. Mit den gründerzeitlich geprägten Stadtteilen verfügt Wien über eine kleinteilige Parzellenstruktur, die die „für eine urbane Vitalität erforderliche Nutzungsmischung“ (MA 18 1994: 102) ermöglicht. Diese feinkörnige Durchmischung von „Funktionen der Produktion und der Reproduktion“ (ebd. 240) gilt es nicht nur zu erhalten, sondern auch in den neuen Stadtteilen zu realisieren. Entlang der sog. Entwicklungsachsen sollen „alle wichtigen städtischen Daseinsfunktionen im engen Mischungsverhältnis existieren, um eine lebendige urbane Atmosphäre zu ermöglichen“ (ebd.69). Der STEP 94 fordert explizit die Abkehr von Wohnsiedlungen mit „baulicher, gestalterischer und funktioneller Monostruktur“ und die Errichtung „möglichst selbständiger Stadtteile mit hoher Urbanität“ (ebd. 30). Für die künftige Entwicklung der Stadterweiterungsgebiete werden vier Handlungsgrundsätze angeführt, um die gewünschte Nutzungsmischung zu erreichen und „urbane Strukturen“ zu fördern (ebd. 119/196):

- Verflechtung von Wohnen und Arbeiten
- Ansiedlung flächensparender Betriebe mit zahlreichen Arbeitsplätzen
- Freihalten von Flächen für künftige Entwicklungen
- Aufbau lokaler (Stadtviertel-)Zentren, die über soziale und kulturelle Einrichtungen verfügen und Nahversorgungsmöglichkeiten bieten (u.a. gezielte Entwicklung der Erdgeschosszonen)

Unter der Maßnahme „Urbanität in den neuen Siedlungsgebieten“ nennt der STEP 94 zwei wesentliche Rahmenbedingungen für die Urbanität der neuen Quartiere. Neben der qualitätsvollen Gestaltung des Stadtraums wird Nutzungsmischung als einer der beiden Urbanitätsfaktoren betrachtet, die sich in der Stadtentwicklung noch am ehesten steuern

lassen. Die Stadt sieht die Vorteile der kleinteiligen Durchmischung von Wohn-, Dienstleistungs- und Gewerbeangeboten unter zwei Gesichtspunkten. Zum einen bringt die Verschränkung von Wohnen und Arbeiten die für eine Stadt so notwendige Vielfalt und Vitalität. Durch ein breites Nutzungsangebot in unmittelbarer Umgebung können Wege möglichst kurz gehalten, das Zufußgehen gefördert und dadurch das Verkehrsaufkommen reduziert werden (ebd. 119/177/236). Und zum anderen ist die Versorgung mit Arbeitsplätzen in den neuen Stadtteilen unter ökonomischen Gesichtspunkten von enormer Bedeutung. Angemerkt wird aber auch, dass das Nebeneinander von Nutzungen durchaus zu Beeinträchtigungen und Konflikten im Wohnumfeld führen kann und daher eine gewisse Kompromissfähigkeit aller Akteure erfordert (ebd. 253f.).

Wesentliche Zielsetzungen des STEP 05 sind es, die „vertikale Nutzungsmischung“ zu fördern und „die funktionelle und soziale Entmischung“ zu verhindern (MA 18 2005: 17). Die Frage, wie durchmischte Stadtstrukturen im gründerzeitlichen Bestand erhalten und in Neubaugebieten ermöglicht werden können, beschäftigt die Planerinnen und Planer also auch im STEP 05. Um den Anforderungen der unterschiedlichen Stadtteile und Flächen gerecht zu werden, werden im STEP 05 Potenzialflächen der Stadtentwicklung nach ihrer Lage und ihren Eigenschaften typisiert. Die Bebauung der „großen Flächen der inneren Stadterweiterung“ wie sie der Nordbahnhof oder Hauptbahnhof Wien Umgebung darstellen, sollen nach Prinzipien wie Kleinstrukturiertheit, „Stadt der kurzen Wege“ und Nutzungsvielfalt erfolgen (ebd. 184). Die Stadterweiterungsgebiete und die städtischen Innenentwicklungsgebiete sollen darüber hinaus auch als Chance zur Bildung neuer Stadtteilzentren wahrgenommen werden, die sich bisher aufgrund baugeschichtlicher Entwicklungen vorrangig in den gründerzeitlichen Stadtteilen finden. Durch eine neue Form der Zentrenbildung, die auf einer campusartigen Mischung der Funktionen beruht, soll unter Berücksichtigung einer hochrangigen ÖV-Erschließung ein dichtes polyzentrisches System über die Stadt verteilt entstehen (ebd. 138). Das Nordbahnviertel, das im Anschluss analysiert wird, wird im STEP 05 (Zielgebiet Waterfront) neben seiner vorgesehenen Wohn- und Erholungsfunktion auch als ein attraktiver Standort für Büroansiedlungen bewertet. Innerstädtische brachliegende Flächen in direkter Nachbarschaft zu den dicht bebauten gründerzeitlichen Vierteln bieten, dem STEP 05 zufolge, durch ihre gute verkehrsgünstige Erschließung beste Voraussetzungen als Bürostandort (ebd. 130).

Die baulich-räumliche und funktionelle Mischung spielt neben der sozialen Durchmischung, die nachfolgend noch genauer beleuchtet wird, auch im STEP 2025 eine

zentrale Rolle. Nutzungsmischung stellt für die Wiener Stadtentwicklung einen wesentlichen Faktor für die Entwicklung einer qualitätsvollen Urbanität dar. Die „urbane Nutzungsmischung“ zählt für die Planungsverantwortlichen zu den zentralen Kriterien, die es bei der Planung bzw. Realisierung von Bauprojekten und Stadterweiterungsvorhaben zu beachten gilt. (MA 18 2014: 41)

Ein Begriff, der im Zusammenhang mit Nutzungsmischung in Wien häufig fällt, ist die Erdgeschoßzone, die mit ihrem breitfunktionalen Nutzungsspektrum Raum und Zugang für unterschiedliche Gruppen bietet und somit ein ganz wesentliches Element der Vielfalt und Urbanität einer Stadt darstellt (Sperle 2012: 136). Vor einigen Jahren startete die Stadt Wien eine breit angelegte Initiative, um die Erdgeschoßzone ins Bewusstsein der öffentlichen und privaten Akteure zu rücken.¹³ Im Rahmen verschiedener Konferenzen, Workshops und Projekte wurde zusammen mit internationalen und nationalen Expertinnen und Experten in Wien über die Bedeutung der Erdgeschosszone für eine lebendige Stadt diskutiert. Ergebnis war unter anderem der umfangreiche Werkstattbericht „Perspektive Erdgeschoß“, der sich aus unterschiedlichen Blickwinkeln dem Thema nähert und Handlungsmöglichkeiten zur Aktivierung der Erdgeschoßzone im gründerzeitlichen Bestand, aber auch zur Etablierung in den neuen Stadtteilen aufzeigt. Nach dem Vorbild der Gründerzeitstadt sollen funktionierende Erdgeschoßzonen auch in den neuen Stadtteilen zu einer lebenswerten Umgebung beitragen:

„Ziel der Stadterweiterung ist es, zusammenhängende Stadtteile zu schaffen statt grundstücksbezogene Planung durchzuführen. Wir streben gemischte, lebendige und entwickelbare Stadtteile, von hoher baukultureller Qualität, mit Straßen und Plätzen als Begegnungszonen sowie lebendigen Erdgeschoßen an“ (MA 18 2014. 4).

Um attraktive Erdgeschoßzonen auch in den neuen Quartieren gewährleisten zu können, müssen einerseits bauliche und rechtliche Voraussetzungen, wie bspw. die Festlegung einer Mindestraumhöhe im Erdgeschoß, geschaffen werden; andererseits gilt es aber auch, eine längerfristige Zusammenarbeit der Akteure, z.B. durch die Etablierung eines Erdgeschossmanagements, zu fördern (MA 18 2014; Interview Andrea Mann 2015). Nur wenn in den neuen Stadtteilen Nutzungsmischung forciert wird, kann auch jene Frequenz und Nachfrage generiert werden, die der Einzelhandel und eine funktionierende

¹³ Der Masterplan „Urbanitätsoffensive“ der Wiener Wirtschaftskammer aus dem Jahr 2013 befasst sich ebenfalls mit der Aktivierung der Erdgeschosszone durch den Einzelhandel und dessen Bedeutung für die städtische Wirtschaft. Es werden „Maßnahmen für mehr Urbanität“ angeführt, die vorrangig stadtoökonomische Zielsetzungen beinhalten (Krick 2013).

Erdgeschoßzone – im Sinne einer flächendeckenden und fußläufigen Nahversorgung - benötigten (ebd. 40).

Öffentlicher Raum im Wandel

Seit dem 19. Jahrhundert reflektiert der öffentliche Raum die funktionellen und gesellschaftlichen Entwicklungen Wiens wie kein anderes Element im Stadtgefüge, so die Verantwortlichen im STEP 94. Der öffentliche Raum gilt als Aushängeschild und kann aus historischer Perspektive nahezu als Synonym für „Stadt“ gebraucht werden. Der Gestaltung der öffentlichen Grün- und Freiräume muss daher oberste Priorität zukommen (MA 18 1994: 183/306). Gerade „im Zusammenhang mit den städtebaulichen Anforderungen der nahen Zukunft und der angestrebten ‚neuen‘ Urbanität werden Funktion, Gestaltung und Anforderungen des öffentlichen Raumes neu formuliert werden müssen“ (ebd. 157). Der Trend hin zur „Stadt der kurzen Wege“ und der Bevorzugung des nicht motorisierten Individualverkehrs sowie der öffentlichen Verkehrsmittel, erforderten ab den neunziger Jahren eine bewusste Um- bzw. Neugestaltung des öffentlichen Stadtraumes (ebd. 183). Auch der Aspekt der Sicherheit in öffentlichen Räumen, dem im STEP 94 ein eigenes Kapitel gewidmet wurde, spielt im Zusammenhang mit der Wiederentdeckung des öffentlichen Raums eine wichtige Rolle (ebd. 280ff.):

„Die Sorgfalt, architektonisch wertvolle Stadträume zu schaffen, die ein Gefühl der Geborgenheit ausstrahlen und zum Verweilen einladen, soll auch angesichts wechselnder Architekturmoden nicht aufgegeben werden. [...] Es sind nicht nur die Aspekte der Geborgenheit, der Sicherheit und der sozialen Kontrolle maßgeblich. Es ist auch erst durch die Trennung zwischen öffentlichem und halböffentlichem Raum die Voraussetzung für ein öffentliches Leben gegeben“ (ebd. 253).

Die Sicherstellung von ausreichend Freiraum wird im STEP 94 als kommunale Verantwortung und wichtiger Beitrag zur Lebensqualität der Stadtbevölkerung definiert (ebd. 155/178). Vor allem der gründerzeitliche öffentliche Raum war den Anforderungen einer modernen Gesellschaft nicht mehr gewachsen. Es mangelte an öffentlichen Grün- und Freiflächen mit differenzierten Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten, die den Bewohnerinnen und Bewohnern Möglichkeit zur Begegnung boten (ebd. 110). In den neuen Siedlungsgebieten sollte trotz der geplanten hohen Dichten daher von Beginn an verstärkt auf die Schaffung vernetzter öffentlicher Frei- und Straßenräume mit breitem Funktionsangebot geachtet werden (ebd. 122).

Die Bedeutung, die die Wiener Stadtentwicklung dem öffentlichen Raum beimisst, belegt auch das im Jahr 2008 von der MA 19 (Architektur und Stadtgestaltung) herausgegebene

„Wiener Leitbild für den öffentlichen Raum“. Ein wesentliches Anliegen ist es, so die Verantwortlichen, den öffentlichen Raum auch öffentlich zu halten und der tendenziell zunehmenden Privatisierung öffentlicher Räume entgegenzuwirken. Zum einen sollen temporäre, individuelle Nutzungen möglich sein und zum anderen müssen längerfristige Interventionen im öffentlichen Raum am Gemeinwohl orientiert sein. Unter Bezugnahme auf den STEP 05 werden als wesentliche Kriterien für die Gestaltung öffentlicher Frei- und Grünräume Funktionsvielfalt, Vernetzungen, fußläufige Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität und ökologische Qualitäten angeführt. Der öffentliche Raum muss fachübergreifend betrachtet werden und soll in der Politik, bei Bauträgern und in der Bevölkerung zukünftig mehr Wertschätzung und Berücksichtigung erfahren (MA 19 2008: 3).

„Ein differenziertes Angebot an öffentlichen Plätzen, Grün- und Freiflächen“ ist laut dem aktuellen Stadtentwicklungsplan eine wesentliche Voraussetzung für „qualitätsvolle Urbanität“ (MA 18 2014: 36).¹⁴ Unter der Überschrift „Freiräume: grün & urban“ lauten die zwei wesentlichen strategischen Ansätze im STEP 2025:

- Grün- und Freiraumnetze stärken und weiterentwickeln
- Hohe Freiraumqualität in allen Stadtteilen

Durch eine verbesserte Abstimmung der räumlichen Struktur des Frei- und Grünraumnetzes sollen alle Bewohnerinnen und Bewohner Wiens in ihrer unmittelbaren Wohnumgebung qualitätsvollen und öffentlich nutzbaren Raum vorfinden. Dies geht Hand in Hand mit der Um- und Neugestaltung von Straßenräumen zugunsten von Fußgängerinnen/Fußgängern sowie Radfahrerinnen/Radfahrern und der schrittweisen Rückgewinnung des öffentlichen Raums durch temporäre und langfristige Maßnahmen für die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner(ebd. 67/74f./81). Der öffentliche Raum muss für alle in gleichem Maße zur Verfügung stehen und unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden (ebd. 16):

„Urbane öffentliche Räume sollen hochwertig, barrierefrei, robust, alltagstauglich und flexibel nutzbar sein, sie müssen Angebote für unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer bieten, ohne andere Gruppen auszuschließen“ (ebd. 78).

¹⁴ Die gegenwärtige Bedeutung von Grün- und Freiraum für ein urbanes Wohnumfeld im internationalen Stadtplanungsdiskurs wird auch deutlich, wenn man bspw. einen Blick in die bayerische Landeshauptstadt München wirft. Das im Jahr 2010 neu fortgeschriebene Stadtentwicklungskonzept „Perspektive München“ erklärt die Leitlinie „kompakt, urban, grün“ unter den übergeordneten Gesichtspunkten Urbanität und Nachhaltigkeit zu einer der zentralen Ziele für die Stadtentwicklung der kommenden Jahre (Illing/Thiel 2005 15f.).

Dass der soziale und ökonomische Wandel im Zusammenhang mit der Entwicklung der öffentlichen Räume steht, bleibt auch im Wiener STEP 2025 nicht unerwähnt:

„Die demografischen Veränderungen in Wien bringen auch neue Anforderungen an den öffentlichen Raum mit sich. Es ist sowohl auf geänderte Lebensstile als auch auf neue Nutzungsansprüche zu reagieren. Der Öffentliche Raum soll Alltagsbewegung fördern, Kommunikation und Begegnung unterstützen, Verweilen und Aufenthalt ermöglichen. Entsprechend qualitätsvolle, vielfältige und ausreichende öffentliche Räume sind wesentliche Bausteine der Lebensqualität in neuen Stadtteilen“ (ebd. 36).

Bei der Planung wird auf eine ressourcenschonende, partizipative und geschlechtersensible Gestaltung von Frei- und Grünflächen geachtet. Daneben stehen flexible Freiflächen, Mehrfachnutzungskonzepte und die Vereinbarkeit von kommerziellen und nicht-kommerziellen Nutzungen auf der Wiener Agenda (ebd. 83ff.). Bei der Entwicklung neuer Stadtteile ist insbesondere „auf eine ausreichende Versorgung mit neuen, hochwertigen Erholungsräumen und qualitätsvollen urbanen Räumen zu achten“ (ebd.79). Dies gilt sowohl in den innerstädtischen Entwicklungsgebieten (z.B. Nordbahnhof, Hauptbahnhof etc.), als auch für die äußeren Stadterweiterungsgebiete (z.B. Seestadt Aspern). Als eine Weiterentwicklung des oben genannten „Wiener Leitbildes für den öffentlichen Raum“ wird im Rahmen des STEP 2025 aktuell an einem umsetzungsorientiertem „Fachkonzept Öffentlicher Raum“ gearbeitet (ebd. 80).

Soziale Diversität – Ein Bekenntnis zur Mischung

Anfang der neunziger Jahre konzentrierten sich Zuwanderinnen und Zuwanderer mit nicht-österreichischer Staatsbürgerschaft vor allem in den dichtbebauten Stadtteilen Wiens, da diese aufgrund der schlechteren Wohnverhältnisse günstige Mieten aufwiesen (MA 18 1994: 35/110). Im dichtbebauten Gebiet zeichnete sich zudem eine Konzentration von älteren Personen ab. Aufgrund der Errichtung der neuen Siedlungen am Stadtrand befürchtete man, dass sich die sozialen und ethnischen Segregationstendenzen im Gründerzeitbestand zusätzlich verstärken würden, da einkommensstarke Personen und Familien in diese neuen Viertel ziehen und einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen in den Gründerzeitvierteln zurückbleiben. Im STEP 94 forderte man daher, im dichtbebauten Gebiet die Angebote für mittlere und höhere Einkommenschichten gezielt zu verbessern, um so die Durchmischung zu fördern (ebd. 113). Die soziale und funktionale Durchmischung der Viertel wird von der Wiener Stadtplanung als förderlich für die gewünschte Urbanität betrachtet:

„In Anbetracht des Risikos einer wachsenden sozialen und räumlichen Segregation unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen im Stadtgebiet [...] kann eine Flexibilisierung von Nutzungspotentialen in der Stadterneuerung und in der Stadterweiterung auch sozial stabilisierende Wirkungen haben. Vom Standpunkt des oft zitierten Indikators ‚Urbanität‘ kann die Vermeidung funktional einseitiger und zeitweise ‚unbelebter‘ Stadtgebiete als Vorzug angeführt werden“ (ebd. 58).

Mögliche Segregation galt es auch in den neuen Stadtvierteln und Neubaugebieten zu verhindern. Neben einem vielfältigen Nutzungs- und Raumangebot sollte durch ein breites Wohnungsangebot in den Quartieren die sozioökonomische Zusammensetzung der Bewohnerschaft gesteuert werden:

„Das Entstehen städtischer Strukturen setzt eine Nutzungsmischung, differenziert gestaltete Stadträume und eine Vielfalt der Wohnungsformen für eine entsprechende Mischung der Alters- und Sozialgruppen bei den künftigen Bewohnern voraus“ (ebd. 119).

Die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner sollen Wohnmöglichkeiten vorfinden, die ihren Bedürfnissen entsprechen. Ein zielgruppenorientiertes und themenspezifisches Wohnangebot (bspw. altersgerechtes oder multikulturelles Wohnen) sowie vielfältige Architektur sollen in den neuen Stadtentwicklungsgebieten unter Einbeziehung verschiedener Bauträger erreicht werden (ebd. 119ff./251):

Soziale und kulturelle Diversität wird im STEP 05 zusammen mit gesellschaftlicher Teilhabe als einem der Grundsätze der Wiener Stadtentwicklung angeführt. Dabei geht es um mehr als nur eine festgelegte Durchmischung der Viertel zur Erreichung. Die Vielfalt der Bevölkerung soll vielmehr „sichtbar und lebbar“ gemacht werden. Die Frage, ob soziale Mischung per se als Garant für ein gutes Zusammenleben bewertet werden kann, bleibt auch im STEP 05 nicht unberücksichtigt:

„Die Frage der räumlichen Konzentration bzw. Dekonzentration von ausländischer Wohnbevölkerung und die damit verbundenen Vor- und Nachteile sind vor dem Hintergrund der erwarteten und für das Wachstum der Stadt auch notwendigen Zuwanderung wichtige Themen. Europaweit wird seit langem intensiv über diese Fragestellung diskutiert und ebenso unterschiedlich wie die Zusammensetzung der zugewanderten Bevölkerung sind auch die integrationspolitischen Ansätze und Traditionen sowie die Ausgestaltung der Politiken und die Umsetzungsmodelle“ (ebd. 47).

Die Wiener Stadtplanung setzt bewusst auf die Vielfalt ihrer Bewohnerinnen und Bewohner und verfolgt eine Diversitätspolitik, als Weiterentwicklung der Integrationspolitik. Die Differenziertheit der Stadtgesellschaft und das damit verbundene

spezifische Wissen und Können werden aus der Planungsperspektive nunmehr als ökonomisches und soziales Potential für die Stadt verstanden, das es zu nutzen gilt. Als notwendige Voraussetzungen für eine „gelebte Diversität“ werden der Zugang zu Wohnen, Bildung, Arbeit, Kultur sowie politische Mitbestimmung angeführt (MA 18 2005: 25ff./47).

Dem STEP 2025 zufolge ist Wien ist heute nicht nur im Bezug auf die Herkunft und die Nationalität der Einwohnerinnen und Einwohner vielfältiger denn je. Unterschiedlichste Lebensstile, Werte und soziokulturelle und ökonomische Hintergründe prägen eine immer differenzierter werdende Stadtgesellschaft (ebd. 11). Die Diversität der Bevölkerung wird im aktuellen STEP, ebenso wie im STEP 05, positiv hervorgehoben und als ein wesentlicher Entwicklungsfaktor für die künftige Attraktivität der Stadt bewertet (MA 18 2014: 16/87). Die soziale Durchmischung wird eindeutig als ein Ziel der Wiener Stadtentwicklungs- und Wohnungspolitik definiert (ebd. 88). Der Segregation im Stadtraum wird bewusst entgegengesteuert und soziale Durchmischung soll durch eine geeignete Infrastruktur und Bereitstellung von leistbarem Wohnraum „erleichtert“ (ebd. 15) werden. Dabei wird insbesondere die Tradition des geförderten und kommunalen Wohnbaus¹⁵ als das „Wiener Mittel“ für soziale Durchmischung hervorgehoben (ebd. 4). Die Problematik der sozialen „Entmischung“ bzw. die Verdrängung von einkommensschwachen Bevölkerungsgruppen aus den Gründerzeitvierteln soll durch ein Bevölkerungsentwicklungsmonitoring frühzeitig erkannt werden (ebd. 34).

Gesellschaftliche Teilhabe – Gleichberechtigung und Mitgestaltung

Im STEP 94 rücken Bürgerbeteiligung und Mitbestimmung als Aspekte einer neuen Planungskultur bei der Entwicklung neuer Stadtteile verstärkt in den Mittelpunkt. Den Ablauf von partizipativen Prozessen galt es, anhand der zurückliegenden und gewonnenen Erfahrungen zu optimieren (MA 18 1994: 200). Vor allem projektbezogene Beteiligung im unmittelbaren Wohnumfeld wird vonseiten der Wiener Stadtplanung als gewinnbringend eingestuft. Anwohnerinnen und Anwohner zeigen zumeist ein großes Engagement im Beteiligungsprozess, was wiederum eine breite Akzeptanz hinsichtlich der gemeinsam erarbeiteten Lösungen zur Folge hat (ebd. 204). Die zentrale Herausforderung sehen die Verantwortlichen in der Kommunikationskultur und dem Kooperationswillen

¹⁵ Die Wiener Stadtverwaltung betreibt derzeit keinen kommunalen Wohnungsbau. Im Jahr 2004 wurde in Wien der letzte Gemeindewohnbau durch die Stadt Wien errichtet und der gesamte geförderte Wohnbau zu den gemeinnützigen Bauträgern verlagert (Wiener Wohnen 2014).

differenzierter Gruppen und Interessen (ebd. 199ff.): „Die Herstellung einer ‚Planungskultur der Beteiligung‘ muß daher vordringlich den sozialen Rahmen entwickeln, in dem Personen aus unterschiedlichen sozialen Lebenswelten über Planung überhaupt kommunizieren können“ (ebd. 199).

Der umfangreiche STEP 94 geht auch auf die spezifischen Bedürfnisse unterschiedlicher Gruppen an den Raum und die Stadt ein. Als ein eigenes Kapitel wird die „Frauengerechte Stadtentwicklung“ angeführt, die ein Umdenken des vorherrschenden Planungsdenkens fordert und eine alltagsorientierte Gestaltung der städtischen Umgebung mitberücksichtigt (ebd. 273). Nicht zuletzt soll auch die Sicherheit bzw. das subjektive Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum verbessert werden (ebd. 273/280). Für Menschen mit Behinderung bzw. eingeschränkter Mobilität ist ein barrierefreier Stadtraum das angestrebte Ziel. Die Erreichbarkeit von notwendigen und wichtigen Einrichtungen soll für alle Bewohnerinnen und Bewohner der Stadt Wien in gleichem Maße gegeben sein (ebd. 287). Mittels einer entsprechenden Gestaltung des Wohnumfelds, aber auch der Wohnungsverbände, sollen Voraussetzungen geschaffen werden, die soziale Integration und Nachbarschaftbeziehungen ermöglichen. Dabei sollen die Nutzerinnen und Nutzer sowohl Strukturen vorfinden, die Interaktionen ermöglichen, aber auch Rückzug und Anonymität bieten (ebd. 57/61).

Im STEP 05 wird neben ökonomischer und ökologischer Nachhaltigkeit auch die soziale Nachhaltigkeit zum Leitbild der künftigen Stadtentwicklung erklärt. Wichtige Zielsetzung des sozialen Nachhaltigkeitsaspekts ist die gesellschaftliche Teilhabe, die eine uneingeschränkte Teilnahme aller Bürgerinnen und Bürger am gesellschaftlichen Leben meint. Chancengleichheit, Offenheit, Solidarität sowie Vielfalt und Integration sind nur einige wohlklingende Schlagwörter, die in diesem Zusammenhang angeführt werden (MA 18 2005: 25). Daneben werden auch Gender Mainstreaming und Partizipation als Grundsätze einer nachhaltigen Entwicklung angeführt. Gender Mainstreaming, so die Wiener Stadtplanung, beinhaltet, die unterschiedlichen Lebensbedingungen und -situationen von Frauen und Männern differenziert wahrzunehmen und bei der Planung zu berücksichtigen. Die Teilhabe am gesellschaftlichen und ökonomischen Leben sowie die Zugänglichkeit zum öffentlichen Raum muss für beide Geschlechter in gleichem Maße gewährleistet sein (ebd. 28). Gesellschaftliche Teilhabe und Mitbestimmung beeinflussen ganz wesentlich die Lebenszufriedenheit der Menschen. Die soziale und räumliche Zugänglichkeit zu Arbeit, Wohnen, öffentlichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen, die Möglichkeit zur Partizipation und Chancengleichheit werden als Indikatoren für Lebensqualität angeführt (ebd. 23). Partizipation und demokratische Mitbestimmung hat

sich dem STEP 05 zufolge im Planungsalltag manifestiert und spielt auch im Zusammenhang mit dem Selbstverständnis der städtischen Bevölkerung eine stetig wachsende Rolle (ebd. 26).

Im STEP 2025 wird die Teilhabe an „sozialen, kulturellen, sportlichen und bildungsbezogenen Angeboten“ (MA 18 2014: 37) als wichtiger Bestandteil einer qualitativ vollen Urbanität angeführt. Die Teilhabe der Stadtbevölkerung an gesellschaftlichen Aktivitäten ist ein Aspekt der STEP 2025-Zielsetzung „Soziale Inklusion“ (ebd. 37). Die Planungsverantwortlichen sehen Wien künftig als eine „soziale gerechte Stadt“, denn „Wien steht zur Tradition der europäischen Stadt, in der Aufstieg und soziale Gerechtigkeit ermöglicht werden“ (ebd. 15). Zudem bekennen sich die Stadtplanungsverantwortlichen auch zum traditionellen „Wiener Modell“, welches „Verantwortung für leistungsfähige Infrastrukturen, kommunale Dienstleistungen und insbesondere für die gezielte Bereitstellung leistbaren Wohnraums zu übernehmen [...]“ inkludiert (ebd. 15). Auch die Schaffung hochwertiger Baukultur und städtebaulicher Ästhetik gilt es über den gesamten Stadtraum verteilt in gleichem Maße zu gewährleisten. Um alltagstaugliche Strukturen für alle Gruppen zur Verfügung zu stellen, wird im STEP 2025 die geschlechtersensible und partizipative Planung zu einer der zentralen Prinzipien der künftigen Stadtentwicklung erklärt (ebd. 15/18). Der „Stadtumbau“, der Wien die kommenden Jahre und Jahrzehnte dominiert, braucht:

„[...] die Einbeziehung und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger – um die vielfältigen Bedürfnisse zu kennen, um Ängste zu nehmen, um lokales Know-how zu nutzen und um Ergebnisse zu erzielen, die unterschiedliche Sichtweisen und insbesondere auch die Interessen von artikulationsschwachen Gruppen berücksichtigen“ (MA 18 2014: 30).

Identität – (Bau-)Kulturelles Erbe

Kultur, Identität und Urbanität werden im STEP 94 als Einheit betrachtet¹⁶. Vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklungen und dem internationalen Städtewettbewerb treten vor allem die traditionell-kulturellen und landschaftlichen Potentiale als Identitätsträger und weiche Standortvorteile Wiens in den Vordergrund (MA 18 1994: 50/235). Neben dem Erhalt von historisch Gewachsenem wird aber auch der Förderung von neuen Strukturen ein wichtiger Stellenwert in punkto Identität beigemessen: „Nur die Dialektik zwischen alter und neuer Qualität bewahrt die Identität einer lebendigen

¹⁶ Vgl. auch eine im STEP 94 zitierte Studie des Büros für Urbanistik (1993): Kultur, Identität und Urbanität in den neuen Entwicklungszonen Wien. Wien

zukunftsorientierten Stadt wie Wien“ (ebd. VII). Aufgrund der historischen Stadtstruktur verfügt Wien über Viertel bzw. sog. „Erhaltungszonen“ mit sehr hoher, gewachsener Identität, die als „Kristallisationspunkte innerhalb eines identitätsbezogenen Stadtgewebes“ (ebd.188) dienen sollen. Im Zuge der sanften Stadterneuerung galt es, die Identität bzw. Charakter der Viertel soweit zu erhalten, dass der Identifikationswert für die Bewohnerinnen und Bewohner nicht gefährdet wird (ebd. 188). Identität, so die Wiener Planungsverantwortlichen, heißt Beziehungen und Netzwerke herzustellen und zu ermöglichen, was insbesondere in den neuen Stadtteilen von Bedeutung sein wird (ebd. 253):

„Die gewünschte Entwicklung von Identität in diesen neuen Stadtbereichen wird sich nicht so sehr durch Übertragung historischer Urbanitätsmodelle herstellen, sondern durch die Qualität moderner Lebensformen in Kombination mit dem Freiraum und der Landschaft“ (ebd. 187).

In den neuen Quartieren sollen daher identitätsbildende Merkmale und das Quartiersbewusstsein der Bewohnerinnen und Bewohner gefördert werden. Denn „Identitätsbildung erwächst nicht aus baulichen Höhepunkten, sondern aus der Offenheit gegenüber variablen urbanen Nutzungen“ (ebd. 200). Die kleinen Geschäfte, Cafés und Versorgungseinrichtungen werden von der Wiener Stadtplanung als Bestandteil der Alltagskultur und damit auch als identitätsstiftende Elemente betrachtet (ebd. 247). „Urbanität ist nicht an einzelnen Bauwerken bzw. Nutzungen festzumachen, sondern an der Überlagerung verschiedener Elemente“ (ebd. 274). Stadt bauen und planen muss als fortwährender Prozess verstanden werden. Abnutzungs- und Gebraucherscheinungen in der Stadtstruktur werden als Träger von Geschichten betrachtet, welche zur Identitätsfindung der neuen Viertel Entscheidendes beitragen können. Die urbanen Strukturen sollen alterungsfähig sein, Möglichkeit zur Aneignung bieten und einen Beitrag zum Quartiersbewusstsein leisten (ebd. 274). Kulturelle Einrichtungen und Veranstaltungen sollen als Fundament für die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner dienen und so die Identität der neuen Stadtteile prägen, denn „die Identitätsbildung erwächst nicht aus baulichen Höhepunkten, sondern aus der Offenheit gegenüber variablen urbanen Nutzungen“ (ebd. 200). Auch die etappenweise Realisierung bzw. das „organische Wachstum“ in den Stadtentwicklungszonen soll zur Identitätsbildung beitragen (ebd. 261). Daneben spielen auch Parks und Stadtgärten eine wesentliche Rolle bei der Identitätsprägung eines neuen Quartiers (ebd. 158).

Die architektonischen Qualitäten, die das Stadtbild prägen, sind auch laut STEP 05 als „Kristallisationskern für die Identifizierung“ ihrer Bewohnerinnen und Bewohner zu

erhalten (MA 180 2005: 61). Explizit werden einzelne Identifikationsbereiche angeführt, die aufgrund ihrer historischen, kulturellen, politischen oder gesellschaftlichen Bedeutung prägend für das Wiener Stadtbild und dessen Identität sind. Neben der Inneren Stadt werden auch der Zentralfriedhof, die historischen Ortskerne oder der Westgürtel als unverwechselbare „wienerische Milieus“ bezeichnet. In besonderem Maße wird auch auf die identitätstragende Bedeutung von Kunst und Kultur und im Speziellen auf einige etablierte Kulturinstitutionen hingewiesen (ebd. 25; 196). Als die stärksten Symbole des modernen Wien werden Donau-City und Donauinsel betrachtet (ebd. 56). Die gründerzeitliche Blockrandbebauung wird dabei als das prägendste und identitätsbildende Element des Wiener Stadtbilds eingestuft. Durch die zeitgemäße Gestaltung von „Orten der Begegnung“ (Plätze, Straßen etc.), welche den differenzierten Ansprüchen der Menschen entgegenkommen, soll „urbane Identität“ auch in Zukunft garantiert werden (ebd. 63).

Die im STEP 05 ausgewiesenen Zielgebiete sollen, eingebunden in die bereits bestehende Umgebung, einen Beitrag zur lokalen Identität leisten (ebd. 217). Insgesamt werden Großprojekte, die oftmals auf Brachen realisiert werden und, dem STEP 05 zufolge, prozentuell gesehen zumeist nur einen geringen Anteil an der Stadtentwicklung haben, für die Imagebildung und die Identität einer Stadt als ganz maßgeblich bewertet. In diesem Zusammenhang führt der STEP auch erhaltenswerte, kulturhistorisch bedeutende Industriegebäude an, die als identitätsstiftende Elemente eine Nachnutzung als infrastrukturelle Einrichtung erfahren sollen (ebd. 241).

Die „historischen Siedlungskerne“ werden auch im vorliegenden STEP 2025 als die Identität gebenden Elemente des Wiener Stadtbilds betrachtet. In den gewachsenen Zentren konzentriert sich das „urbane Leben“. Diese werden als Orte der Orientierung, der Kultur und somit auch der städtischen Identität wahrgenommen (MA 18/ 2014: 45). Plätze und Straßen, Parks und Erholungsgebiete haben einen immensen Anteil an der Atmosphäre einer Stadt und werden als prägend für das Image und die Identität eines Viertels bzw. der Gesamtstadt betrachtet (ebd. 77). Das Wiener Frei- und Grünraumnetz soll einen Beitrag zur Stadtgliederung leisten und so Orientierbarkeit und Identität gewährleisten (ebd. 93). Man setzt verstärkt auf Kultur und Kunst und plant, diese noch mehr in Entwicklungsprozesse zu integrieren, da sie bereits in der Planungsphase identitätsstiftend wirken (ebd. 38). Im STEP 2025 werden vor allem die Bespielung mit permanenten bzw. temporären künstlerischen Projekten als Identitätsfaktoren öffentlicher Räume angeführt (ebd. 36). Um die Identifikation der Nutzerinnen und Nutzer mit den

öffentlichen Räumen der Stadt zu erhöhen, setzt die Stadt Wien im STEP 2025 verstärkt auf Partizipation und Mitgestaltung der Bevölkerung (ebd. 79).

3.4 Zwischenfazit

Dichte Bebauungsstrukturen werden in den Wiener Stadtentwicklungskonzepten und von nahezu allen Gesprächspartnerinnen und –partnern, als die grundlegende Voraussetzung für die Entwicklung von Urbanität genannt. Im Zuge der Inhaltsanalyse wurde deutlich, dass die Wiener Stadtplanung den Dichtebegriff vorrangig mit baulich-räumlicher Dichte bzw. Verdichtung gleichsetzt. Erst durch eine ausreichende dichte Bebauung können kompakte Strukturen entstehen, die kurze Wege und eine kleinteilige Nutzungsmischung ermöglichen, welche in weiterer Folge auch die Grundlage für ein öffentliches Leben und die belebte Stadt bilden.¹⁷

Wirft man einen Blick auf die in den unterschiedlichen Epochen entstandenen Stadtteile Wiens, wird deutlich, dass die Auswahl einer maßvollen und adäquaten Dichte gar nicht so einfach ist. Während in den Gründerzeitvierteln teilweise zu hohe Dichten vorliegen, sind die Stadtrandsiedlungen zu wenig dicht bebaut. Die Wiener Planungsverantwortlichen wissen um die Notwendigkeit möglichst dichter Stadtstrukturen, bemühen sich, diese aber abhängig vom jeweiligen Kontext festzulegen. Sowohl im STEP 94 als auch im STEP 2025 definiert die Stadt Kriterien, die für eine qualitätsvolle Dichte erforderlich sind. Dazu zählen neben ausreichend Grün- bzw. Freiraum und sozialen Versorgungseinrichtungen in unmittelbarer Umgebung, auch ein gut erschlossenes (Fußgänger-)Wegenetz und qualitätsvoller Wohnbau (MA 18 1994: 57; MA 18 2014: 40). Einer hohen baulichen Dichte steht in einer wachsenden Stadt wie Wien konsequenterweise auch eine hohe Einwohner- und Einwohnerinnendichte in den Quartieren gegenüber, was in Abhängigkeit von der „gespürten“ Dichte soziale Spannungen begünstigen, Anonymität steigern und die Lebensqualität mindern kann (Interview Andrea Mann 2015). Eine Kausalität, die es bei der Planung und Dichteentwicklung in neuen Vierteln in Städten mit steigender Bevölkerungszahl zu bedenken gilt. Es sind städtische Strukturen erforderlich, die sich nicht nur durch ein Mindestmaß an baulicher Dichte auszeichnen, sondern auch eine gesellschaftliche Dichte „vertragen“ und soziale Begegnung und Interaktion ermöglichen.

¹⁷ Anhand der Stadtentwicklungskonzepte lässt sich allerdings nicht gesichert sagen, inwiefern sich die angestrebten Dichtewerte der Wiener Stadtplanung in den vergangenen zwanzig Jahren verändert haben, da die von der Wiener Stadtplanung genannten NGFZ unterschiedliche Bezugsräume (dicht bebautes Gebiet, Stadterweiterung, entlang ÖV-Achsen etc.) aufweisen.

Die kleinteilige Nutzungsmischung, wie sie vorrangig in den gründerzeitlichen Vierteln gegeben ist, ist auch in der Außenwahrnehmung typisches Kennzeichen der Wiener Urbanität. Insbesondere die Nutzung der Erdgeschosszonen wird heute modellhaft zur Belebung neuer Stadtteile herangezogen.

Die Urbanität der europäischen Stadt zeichnet sich nicht nur durch Nutzungsvielfalt, sondern auch durch eine vielfältige Stadtgesellschaft aus. Die Wiener Stadtentwicklungspläne 2005 und 2025 vertreten in diesem Kontext ein idealtypisches Bild der europäischen Stadt. Die Wiener Planungsverantwortlichen betrachten die soziale und kulturelle Diversität der Stadt als gesellschaftlichen Mehrwert und als Potential für Innovation und verfolgen damit einen weit größeren Anspruch als nur die prozentuell festgelegte Durchmischung der Wohnquartiere (MA 18 2005: 47; MA 18 2014: 16/87). Die Stadt Wien steht heute vor der Aufgabe, pluralisierte Lebensformen und damit verbundene differenzierte Interessen und Bedürfnisse zu bedienen und zu vereinen. Trotz dieser Herausforderungen bemüht sich die Wiener Stadtplanung, ihrer Strategie treu zu bleiben und räumlichen Konzentrationsprozessen über den Wohnungsmarkt entgegenzuwirken. Sowohl in den Bestandsquartieren als auch in den neuen Stadtteilen versuchen die Wiener Planungsverantwortlichen, durch ein zielgruppenadäquates Angebot und einem Mix an Eigentumswohnungen sowie freien und geförderten Mietwohnungen, auch benachteiligten Gruppen gesamtstädtisch Wohnraum zur Verfügung zu stellen.

Die Wiener Stadtplanung verpflichtet sich im STEP 2025 dem Ideal der europäischen Stadt, das für soziale Gerechtigkeit steht. Die Teilhabe in unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen ist dem Verständnis der Wiener Stadtplanung nach ein wichtiger Aspekt für eine qualitätsvolle Urbanität (MA 18 2014: 37). Anhand der Analyse der letzten drei Stadtentwicklungskonzepte ist ein Wandel in der Herangehensweise der Wiener Stadtplanung erkennbar, wenn es darum geht, der Bevölkerung gesellschaftliche Teilhabe am Stadtleben zu ermöglichen. Stand in den neunziger Jahren noch die zielgruppenorientierte Planung (z.B. Frauengerechte Planung) im Vordergrund, so wurden im STEP 2005 die wohlklingenden Begriffe Lebensqualität und soziale Nachhaltigkeit zu multidimensionalen Schlüsselbegriffen, die gesellschaftliche Teilhabe als wesentliche Einflussgröße begreifen. Im aktuellen STEP wird u.a. der umfassende Ansatz des Gender Mainstreaming als Maßstab für die Teilhabe am gesellschaftlichen und politischen Leben herangezogen.

Globalisierungsprozesse und ein möglicherweise damit einhergehender Verlust lokaler Identitäten beeinflussen auch die Zukunft der europäischen Stadt und ihrer Urbanität. Zwei Säulen der Wiener Identität lassen sich anhand der Analyse der Stadtentwicklungskonzepte und Leitbilder ausmachen: öffentlicher Raum und Kultur. Grün- und Freiräume sollen durch eine qualitätsvolle Gestaltung und Vernetzung Aneignung ermöglichen und zur Identifikation mit dem Stadtraum beitragen. Die Stadt Wien verfügt mit den historisch gewachsenen Grätzeln und Strukturen über eine starke Identität, die nicht nur nach „Außen“ wirkt, sondern auch das Selbstverständnis der Stadtgesellschaft prägt. Die Positionierung der neuen Viertel und ihrer eigenständigen Identität wird aufgrund der Dominanz des „historischen“ Wiener Viertel vermutlich eher erschwert als begünstigt.

4 NEUE URBANITÄT? DAS WIENER NORDBAHNVIERTEL

4.1 Das Nordbahnviertel als Untersuchungsgebiet

Im folgenden Kapitel werden die theoretischen Überlegungen und bisherigen Analyseergebnisse der übergeordneten Entwicklungskonzepte anhand eines konkreten Planungsbeispiels veranschaulicht. Das ausgewählte Nordbahnviertel, das gegenwärtig eines der größten innerstädtischen Entwicklungsgebiete darstellt, wird zunächst kurz vorgestellt und beschrieben. Anschließend soll die planerische Interpretation der sechs definierten Urbanitätselemente anhand der beiden (städtebaulichen) Leitbilder des Nordbahnhofs aus den Jahren 1993 und 2014 analysiert werden. Die zuvor untersuchten Stadtentwicklungskonzepte stellen den übergeordneten Rahmen für diese beiden Leitbilder dar. Im Mittelpunkt der Untersuchung stehen die Planungen zum aktuell noch nicht bebauten Wettbewerbsgebiet und nicht der bereits realisierte Teil.

4.1.1 Zur Geschichte des Nordbahnhofareals

Die Geschichte des Wiener Nordbahnhofs beginnt im Jahr 1836 mit der Errichtung der Kaiser-Ferdinand-Nordbahn. Das erste Bahnhofsgebäude wurde 1839 eröffnet und musste aufgrund steigender Passagierzahlen bereits rund 20 Jahre später dem prunkvollen Gebäude nach dem Entwurf Theodor Hoffmanns weichen. Bis zum 1. Weltkrieg galt der Frachten- und Personenbahnhof mit seinen Verbindungen nach Berlin, Prag und Warschau als der wichtigste Bahnhof der k.u.k. Monarchie. Im 2. Weltkrieg wurde das Bahnhofsgebäude durch Bombardements so schwer beschädigt, dass es im Jahr 1965 gesprengt und vollständig abgetragen wurde. Überlegungen, den zerstörten Bahnhof wieder aufzubauen, wurden verworfen, als man in den fünfziger Jahren des 20. Jahrhunderts beschloss, Wien an ein leistungsfähiges Schnellbahnnetz anzubinden und den angrenzenden Verkehrsknotenpunkt Praterstern grundlegend umzugestalten. 1959

wurde im Zuge der sog. Bahnhofsoffensive der Lokal- und Regionalbahnhof Praterstern errichtet, der den Nordbahnhof in seiner Funktion als Personenbahnhof ablöste. Der Nordbahnhof wurde zunächst zwar weiterhin als Güterbahnhof genutzt, verlor jedoch nach und nach seine Bedeutung. Die ÖBB (Österreichischen Bundesbahnen) zogen sich sukzessive aus dem weitläufigen Gebiet zurück und das Nordbahnhofareal erlangte zunehmend Bedeutung als Potentialfläche für die innerstädtische Quartiersentwicklung. (Haas 2006: 7ff.; MA 21 A/ÖBB 2011: 7)

4.1.2 Das Umfeld des Nordbahnviertels

Das Entwicklungsgebiet Nordbahnhof im 2. Wiener Gemeindebezirk (Leopoldstadt) liegt zwischen Donau und Donaukanal und umfasst insgesamt eine Fläche von rund 85 ha. Das Nordbahnhofareal zählt gegenwärtig zu den bedeutendsten und größten Entwicklungszonen Wiens. Bis zum Jahr 2025 soll auf dem ehemaligen Bahnareal ein neues Quartier entstehen, das die Funktionen Wohnen und Arbeiten zur Verfügung stellt. Begrenzt wird das Gebiet im Norden von der Innstraße, im Westen von der Vorgartenstraße, im Osten von der Nordbahnstraße und im Süden von der Lasallestraße. In unmittelbarer Nähe zum Nordbahnareal befinden sich vor allem Gründerzeitviertel, wie bspw. das Karmeliterviertel, das Stuwerviertel, das Volkert- und Alliiertenviertel, alle mit klassischer Blockrandbebauung. Im Norden grenzt das gemischt bebaute Gebiet Zwischenbrücken an das Nordbahnhofareal. In den dicht bebauten Gebieten des 2. Bezirks dominiert die Wohnnutzung. Mit dem Augarten, dem Grünen Prater und der Donauinsel befinden sich zudem weitläufige öffentliche Grün- und Naherholungsflächen in unmittelbarer Umgebung des Nordbahnviertels. Das Gebiet liegt zentrumsnah (Entfernung zum 1. Bezirk etwa 1,5 km Luftlinie) an der Achse zwischen Innenstadt und Donaucity (MA 21 A/ÖBB 2011: 7). Mit der U1 Station Vorgartenstraße, der U1 und U2 Station Praterstern, drei Straßenbahnlinien sowie drei Autobuslinien ist das Gebiet auch an das innerstädtische öffentliche Verkehrsnetz sehr gut angebunden. Der südlich angrenzende Schnell- und Regionalbahnhof Praterstern ist einer der wichtigsten öffentlichen Verkehrsknoten Wiens. Für den Individualverkehr ist das Viertel über das hochrangige Straßennetz (Lasallestraße, Nordbahnstraße, und Innstraße) gut erschlossen. Das bestehende Radwegenetz ermöglicht eine schnelle Erreichbarkeit der Erholungsgebiete Prater und Donauinsel. Die Taborstraße und die Praterstraße, die an das Nordbahnareal angrenzen, werden als strukturschwache Geschäftsstraßen mit einem hohem Leerstandsaufkommen bewertet. Als bedeutende Einrichtungen in der näheren Umgebung sind die beiden Einkaufszentren

Stadion-Center und Milleniumstower sowie die klassischen Märkte, wie der Vorgarten-, der Volkert-, oder der Karmelitermarkt, auf denen überwiegend Lebensmittel angeboten werden, anzuführen. (MA 21A/ÖBB 2011: 8ff.)

Der 2. Bezirk verzeichnete im Jahr 2014 99.597 Einwohnerinnen und Einwohner. Der Anteil der Personen mit nicht-österreichischer Staatsangehörigkeit liegt in der Leopoldstadt bei rund 30 Prozent und damit über dem Wiener Durchschnitt von 24 Prozent (MA 23 2014: 274/278ff.).

4.1.3 Die städtebauliche Entwicklung des Nordbahnviertels

Grundlagenstudien und Untersuchungen zum Gelände des Nordbahnhofs wurden bereits Ende der siebziger Jahre veröffentlicht. Wie bspw. die von der Wiener Magistratsabteilung 18 beauftragte „Städtebauliche Studie Nordbahnhof“ aus dem Jahr 1978, die das Areal und seine Potentiale analysiert und bereits ein erstes, allgemeines Planungskonzept vorlegt (Kanfer 1978). Auf Basis der „Leitlinien für die Stadtentwicklung Wiens“, die den Rahmen für die Entwicklungen der wachsenden Stadt in den neunziger Jahren vorgaben (MA 18 1991: 16), wurde der Nordbahnhof im Jahr 1991 mittels Gemeinderatsbeschluss als Stadtentwicklungszone definiert. Die Leitlinien sahen für den Nordbahnhof eine gemischte und dichte städtische Struktur mit richtungsweisender Qualität, d.h. mit neuen Wohnformen und attraktivem Wohnumfeld, vor. Entsprechend der gewünschten Nutzungsmischung sollten die Erdgeschosszonen für öffentlich zugängliche Nutzungen freigehalten werden. Die Erhaltung von historischen, identitätsbildenden Objekten oder Strukturen und die Vernetzung mit der Umgebung waren weitere Zielsetzungen. (MA 18 1991: 130ff.) Das grundlegende Planungsdokument für die Entwicklungszone wurde aber erst im Jahr 1993 in Form eines „Leitbilds“ gelegt. Der zur gleichen Zeit entstandene Stadtentwicklungsplan 1994 (STEP 94) und die darin enthaltenen Zielsetzungen gaben den übergeordneten Rahmen für das Leitbild bzw. die Entwicklungen im Nordbahnviertel vor:

„Das Nordbahnhofgelände stellt zweifellos das größte Entwicklungspotential für die Leopoldstadt dar. Entstehen soll hier ein Stadtteil für 20.000 Einwohner und 20.000 Arbeitsplätzen mit den entsprechenden Folgeeinrichtungen bis hin zur übergeordneten kulturellen Versorgung. Besondere Beachtung soll dabei der Verknüpfung zu den Umgebungsbereichen geschenkt werden. Geplant sind auch die Errichtung fehlender Bezirkseinrichtungen, wie z. B. ein Veranstaltungszentrum“ (MA 18 1994: 304f.).

Im zehnten Jahre später veröffentlichten Stadtentwicklungsplan 2005 (STEP 05) wird das Areal im Rahmen des Zielgebiets „Waterfront“ als eine der wichtigsten innerstädtischen Potentialflächen angeführt (MA 18 2005: 202ff.). Im aktuellen STEP 2025 wird der Nordbahnhof als eine Fläche der inneren Stadtentwicklung bewertet, der eine „Hauptrolle beim Management des Wachstums zukommt“ (MA 18 2014: 30). Neben den übergeordneten Stadtentwicklungskonzepten sollten bei den aktuellen Entwicklungen auf dem ehemaligen Bahnareal auch die beiden vorliegenden Masterpläne Verkehr aus den Jahren 2003 und 2008 sowie das Hochhauskonzept (2002) Berücksichtigung finden. Daneben müssen auch die Grundsätze des Klimaschutzprogramms der Stadt Wien (KLIP), das eine Reduktion der Schadstoffemissionen durch die Förderung des öffentlichen Verkehrs und des Radfahrverkehrs vorsieht, bei den Planungen einbezogen werden (MA 21A/ÖBB 2011: 19ff.). Nachfolgend werden die beiden Nordbahnhof-Leitbilder aus den Jahren 1993 und 2014, die auch als Analysegrundlage für das Fallbeispiel Nordbahnhof dienen, kurz vorgestellt.

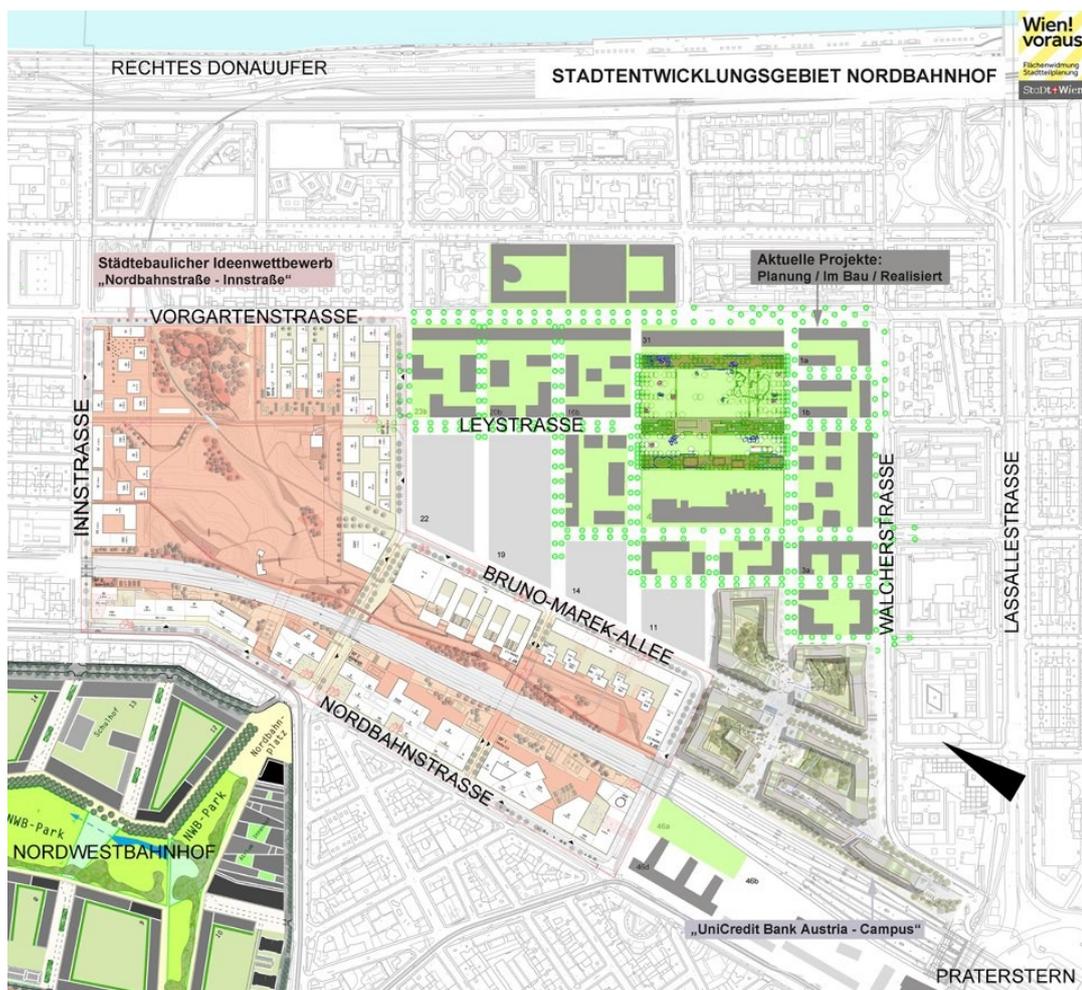


Abbildung 4: Stadtentwicklungsgebiet Nordbahnhof mit Nordwestbahnhofareal (MA21, Kartengrundlage: MA 41-Stadtvermessung)

Leitbild Nordbahnhof 1993

Ein interdisziplinäres Projektteam, bestehend aus stadtinternen und externen Fachleuten, erarbeitete im Einvernehmen mit der Eigentümerin der Liegenschaften, den ÖBB, ein das gesamte Areal umfassendes „Leitbild Nordbahnhof“, das im Jahr 1993 vom Gemeinderat verabschiedet wurde. Zu den wesentlichen Zielsetzungen des rund 40-seitigen Leitbilds zählen:

- Adäquate Nutzung des Standortpotentials in Hinblick auf die Lagegunst und die ausgezeichnete Erschließung des Areals
- Strukturelle und gestalterische Einbindung der Entwicklungszone in die lokale Umgebung
- Soziale, funktionale und bauliche Mischung ähnlich den dicht verbauten Innenstadtquartieren
- Berücksichtigung nachhaltiger und ökologischer Grundsätze in der Stadtentwicklung
- Umfassende infrastrukturelle Versorgung unter besonderer Berücksichtigung der Defizite im nahen Umfeld

Um eine größtmögliche Anpassungsfähigkeit für die Zukunft zu gewährleisten, wurde das Leitbild als ein elastisches Rahmenwerk konzipiert, das eine etappenweise Realisierung der Entwicklungszone unterstützt und somit eine bestmögliche Anpassungsfähigkeit an aktuelle Herausforderungen garantiert. (MA 21 A 1993: 2ff.)

Schon im Jahr 1979 wurden entlang der Lassallestraße die ersten Baufelder von den ÖBB freigegeben und mit Bürogebäuden bebaut. Die bauliche Umsetzung des Leitbilds 1993 begann jedoch erst im Jahr 1999 mit der Errichtung von Wohnbauten auf dem Areal der ehemaligen Straßenbahnremise Vorgartenstraße. Im Jahr 2003 wurden die ersten beiden städtebaulichen Wettbewerbe „Alte Busgarage“ und „Wohnen am Park“ für das Areal ausgeschrieben. Aus diesen Wettbewerben gingen zielgruppenorientierte Wohnprojekte hervor, wie etwa die auf Radfahrerinnen und Radfahrer abgestimmte Wohnhausanlage „Bike City“. Auf Basis weiterer Wettbewerbe und Bauträgerauswahlverfahren wurden in den vergangenen Jahren auf dem Nordbahndareal eine Vielzahl von Wohn- und Bürogebäuden sowie ein Geriatriezentrum errichtet. Die Wohnungen auf dem Nordbahnviertel setzen sich aus freifinanziertem und gemeinnützigem Wohnbau zusammen. Im Jahr 2008 wurde schließlich der Rudolf-Bednar-Park, der im Zuge eines kooperativen Verfahrens entstand, eröffnet. Der drei ha große Stadtteilpark, der durch die EU kofinanziert wurde (Ziel 2-Förderprogramm), bildet das Zentrum des bereits bebauten

Viertels. Im Jahr 2010 wurde angrenzend an den Park ein Bildungscampus mit Ganztagschule und Kindergarten eröffnet, der zugleich das erste PPP-Projekt der Stadt Wien im Bildungsbereich darstellt. Eine größere Entwicklungsetappe wird derzeit auf dem sehr nah am Praterstern gelegenen Bereich realisiert. Dort soll neben Büro- und Hotelbauten die neue Konzernzentrale der Bank Austria entstehen. (Stadtentwicklung Wien 2014)

Leitbild Nordbahnhof 2014

Aufgrund neuer Rahmenbedingungen, die sich durch die städtebaulichen Veränderungen in den letzten Jahren ergaben, wurde es erforderlich, das Leitbild aus dem Jahr 1993 zu aktualisieren. Im Wesentlichen haben sich zwei Bedingungen geändert. Zum einen konnte durch die Neukonzeption des Bahnhofs Wien Nord (Praterstern) die Gleistrassenbreite in der Entwicklungszone reduziert werden. Dadurch wird nicht nur ein etwa 10 ha breiter Streifen für neue Nutzungen verfügbar, sondern auch die Errichtung von drei Unterführungen ermöglicht, welche das Nordbahnareal mit dem benachbarten Volkert- und Alliiertenviertel verbinden. Zum anderen müssen im aktualisierten Leitbild die künftig geplanten Entwicklungen des benachbarten Nordwestbahnareals Berücksichtigung finden. Gegenwärtig ist der Nordwestbahnhof noch als Frachtenbahnhof in Betrieb. Im Jahr 2008 wurde ein städtebauliches Leitbild, das den künftigen Orientierungsrahmen für das 44 ha große Gebiet geben soll, veröffentlicht (Puscher 2008 et al.: 8ff.). Ähnlich wie auf dem ehemaligen Nordbahnhof soll hier rund um ein „grünes Zentrum“ bis 2025 ein nutzungsgemischtes Quartier entstehen. Um diesen neuen Bedingungen bei der künftigen Entwicklung des Nordbahnhofs Rechnung zu tragen, wurde von der MA 21A und den ÖBB als Grundeigentümerin im Jahr 2011 ein EU-weiter städtebaulicher Ideenwettbewerb ausgelobt. Der ausgewählte städtebauliche Entwurf diente als Grundlage für die Ausarbeitung des aktualisierten Leitbilds. Das Leitbild aus dem Jahr 1993 bietet weiterhin den grundsätzlichen Orientierungsrahmen. Das ausgeschriebene Wettbewerbsgebiet, das als zentraler Untersuchungsraum für diese Arbeit dient, ist rund 30 ha groß und befindet sich im nördlichen Teil des Nordbahnviertels:

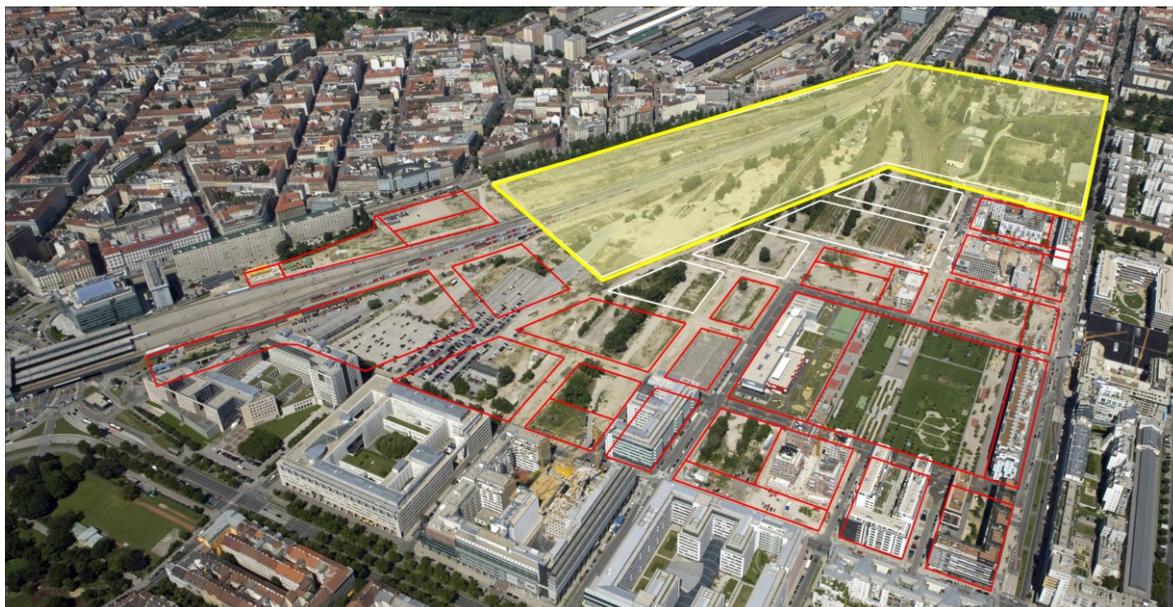


Abbildung 5: Wettbewerbsgebiet (gelb) im Nordbahnhofviertel (ÖBB Immobilien 2011, eigene Bearbeitung)

Folgende Punkte zählten zu den wesentlichen Wettbewerbsvorgaben durch die MA 21A und die ÖBB (MA 21A/ÖBB 2011: 31):

- Der Wohnanteil im Gebiet sollte bei bis zu 70 Prozent, der Anteil an Büro/Handel/Gewerbe und sozialer Infrastruktur sollte bei bis zu 35 Prozent liegen.
- In Abhängigkeit von dieser Nutzungsmischung sollte eine maximale Bruttogeschossfläche von insgesamt 500.000 m² nicht überschritten werden
- Vorgesehen waren die Bauklassen III und IV (Wiener Bauordnung), d.h. eine maximale Gebäudehöhe von 12 m
- Hochhäuser, die eine maximale Höhe von 75m nicht überschreiten, sind unter Berücksichtigung der Leitlinien für Hochhäuser zulässig

Darüber hinaus definierten die MA 21 A und die ÖBB in der Auslobung eine Vielzahl weiterer Zielsetzungen, die in den Entwürfen Beachtung finden sollten. Neben städtebaulichen Kriterien müssen auch bestimmte Vorgaben, den Frei- und Grünraum sowie Gender Mainstreaming betreffend, berücksichtigt werden. Die Einreichung, die der Projektjury zufolge diese Anforderungen am besten umsetzt, ist der städtebauliche Entwurf des Wiener Architekturbüros STUDIOVLAY. Auf Grundlage dieses Entwurfs, dem Freiraumkonzept von AGENCE TER sowie dem Verkehrskonzept von TRAFFIX, soll das

Areal ausgehend von Südosten Richtung Innstraße bis 2025 etappenweise bebaut werden (MA 21A, ÖBB 2013: 51ff.).

4.2 Zur Urbanität im Nordbahnviertel

Das Leitbild Nordbahnhof aus dem Jahr 1993 stellt das zentrale Planungsdokument für die Stadtentwicklungsprozesse auf dem ehemaligen Nordbahnhofareal dar. Entsprechend dem übergeordneten Wiener Stadtentwicklungsplan der neunziger Jahre (STEP 1994) spielt auch im Leitbild der Begriff „Urbanität“ und seine Umsetzung eine wesentliche Rolle. Die angeführten Grundsätze des Leitbilds beinhalten u.a. eine gemischte Bau- und Nutzungsstruktur, vernetzte öffentliche Räume und soziale Ausgewogenheit (MA 21A 1993: 3). Ähnlich der Gründerzeitviertel soll auch der neue Stadtteil nutzungsgemischte Strukturen aufweisen. Die tatsächliche Realisierung der Nutzungsmischung, so die Verfasser des Leitbilds, sei jedoch weitgehend von den beteiligten Akteuren, d.h. Entwicklungsgesellschaften, Bauträgern, Investoren etc. abhängig. Der städtebauliche Entwurf strebt „das Modell eines urbanen Stadtteils mit entsprechender Dichte, moderater Höhenentwicklung und großzügigem Angebot an öffentlichen Flächen“ (ebd. 5) an. Das städtebauliche Konzept versteht sich bezüglich der empfohlenen Bebauungsdichten als eine Antithese zum Leitmotiv der „aufgelockerten Stadt“, das die europäische Nachkriegsplanung bis in die siebziger Jahre hinein dominierte (Kuder 2004: 123 ff.). Die als „urban“ bezeichnete Dichte im neuen Stadtquartier soll wertemäßig zwar der von Gründerzeitvierteln entsprechen, durch geringere Raumhöhen jedoch auch adäquate Freiflächen ermöglichen (MA 21 A 1993: 18). Als vorausschauend kann es bewertet werden, dass bereits zu Beginn der Quartiersentwicklungen ein elastisches Grundkonzept, das auf sich verändernde Bedingungen reagieren kann, gefordert wurde. Um den „Ansprüchen an modernen Städtebau“ genügen zu können, bedarf es bei der Entwicklung eines neuen, urbanen Stadtteils einer Experimentierfreudigkeit, die den neuen gesellschaftlichen Bedürfnissen Rechnung trägt, so die Verantwortlichen der Stadt Wien (ebd. 4ff.). Neben einer „Elastizität des Grundkonzepts“ in städtebaulichen Belangen wie z.B. der Nutzung der Erdgeschosszonen, muss auch eine soziale Elastizität in Bezug auf Wohnformen gegeben sein. In diesem Zusammenhang werden auch der Umbau und die Nachnutzung des historischen Gebäudebestands der Straßenbahnremise Vorgartenstraße angeführt, die als „Startschuss“ für die innovative Herangehensweise bei der Entwicklung des neuen Stadtteils betrachtet wurden (ebd. 6). Um diese theoretischen Überlegungen zum Nordbahnviertel auch wirklich zu realisieren, soll das Konzept die finanziellen und

rechtlichen Rahmenbedingungen berücksichtigen, die neue Lösungsansätze wie bspw. Verträge mit Investoren und Bauträgern erfordern (ebd.17).

Aufgrund der gegenüber dem Leitbild 1993 veränderten Situation wurde im Jahr 2014, wie im Kapitel zuvor erwähnt, das Leitbild für den Nordbahnhof aktualisiert. Das neue, textlich knapp gehaltene Leitbild umfasst 20 Seiten und beschränkt sich im Wesentlichen auf die Beschreibung des ausgewählten Siegerprojekts zur künftigen städtebaulichen Gestaltung im Zuge einer „smarten“ Stadtentwicklung. Der rahmengebende Leitgedanke des Entwurfs ist das Freihalten der grünen Mitte durch eine verdichtete Bebauung am Rand. Der kompakte Rand, so die Überlegung, erfährt durch eine Differenzierung der Gebäudehöhen und dem Setzen von Höhenakzenten eine Auflockerung. Derzeit sind rund um die freie Mitte acht Hochhäuser mit Höhen zwischen 50 und 80 Metern geplant, die im Gebiet „markante urbane Situationen“ schaffen. Im Kontext der Entwicklung eines „urbanen Viertels“ wird neben den Aspekten der Dichte und der Differenzierung der Gebäudehöhen vor allem die „urbane Nutzung“ der Hochhaussockel, die zu einer Belebung des Erdgeschosses führen soll, betont. Als „urban“ werden im aktuellen Leitbild folgende Nutzungen bezeichnet: Handel und Dienstleistung, soziale und kulturelle Infrastruktur sowie Wohnfolgeeinrichtungen (MA 21A/ÖBB 2014: 7).

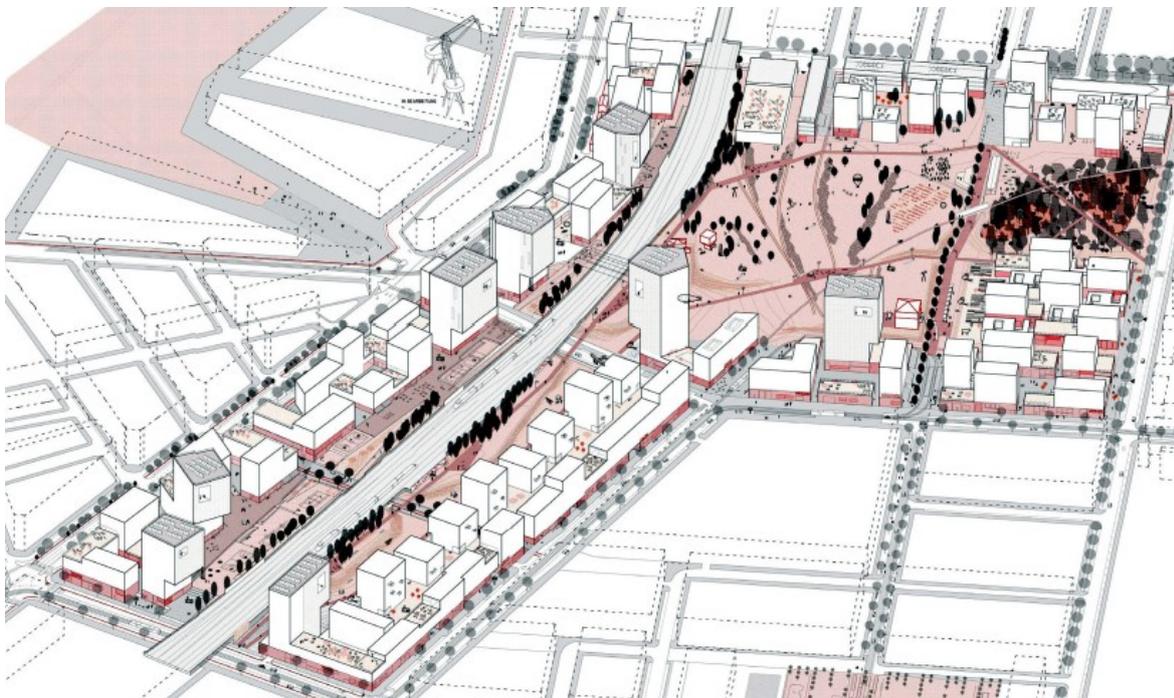


Abbildung 6: Städtebaulicher Entwurf – Leitbild Nordbahnhof 2014 (Studiovlay)

4.2.1 Analyse der Wiener Nordbahnhof Leitbilder

Dichte

Das städtebauliche Leitbild Nordbahnhof 1993 sieht sich, wie bereits erwähnt, als Gegenentwurf zur aufgelockerten Stadt. Das „Modell eines urbanen Stadtteils mit entsprechender Dichte [...]“ (MA 21A 1993: 5) sollte den Rahmen für die Planungen auf dem ehemaligen Nordbahnhofareal bilden. Zu den Grundprinzipien des Entwurfs 1993 gehört auch eine Rasterstruktur. Das klassische Blockrandraster, das an die Tradition der Wiener Gründerzeitviertel anschließt, sollte ein Netz und eine Sequenz von Höfen bilden (ebd. 12). Die Wiener Stadtplanung beruft sich dabei auf die Vorteile jener historisch erprobten Bebauungsstruktur:

„Dies mag scheinbar als ein Schritt zurück gesehen werden, aber gerade die heutige Diskussion zeigt die Struktur der Gründerzeit als äußerst flexible, solide Grundstruktur, in der vieles möglich ist“ (Seethaler 2000: 91).

Unter Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten und der erwarteten Bodenpreissteigerung, sollte die für den Nordbahnhof vorgesehene Dichte in etwa der eines gewachsenen, innerstädtischen Wiener Viertels entsprechen. Beruft man sich auf den rein rechnerischen Dichtewert, so mag die gründerzeitliche Dichte zwar der angestrebten Dichte in den neuen Quartieren entsprechen, in der tatsächlichen Wahrnehmung ist diese aber nicht vergleichbar. Durch zeitgemäße Bauweisen sind in den neuen Quartieren Dichtewerte erzielbar, die trotz dichter Bebauung genügend Freiflächen ermöglichen, so die Argumentation der zuständigen Planerinnen und Planer. Für die Nordbahnhofflächen mit Büronutzung wurde eine Nettodichte von 3,5 bis 4,0 und für den Wohnbau von 2,5 bis 3,0 als vertretbar betrachtet (ebd. 18). Entsprechend der Smart-City-Strategie der Stadt Wien soll sich das aktuelle Wettbewerbsgebiet am Nordbahnhof, dem Leitbild 2014 zufolge, durch eine „hohe städtebauliche Qualität in urbaner Dichte“ auszeichnen (MA 21A/ÖBB 2014: 16). Dabei gilt es, so Alexandra Madreiter von der MA 21, die Bodenverwertungsinteressen der ÖBB als Grundeigentümerin mit den Qualitätsansprüchen der Wiener Stadtplanung abzustimmen und so eine adäquate Dichte zu erzielen (Interview Alexandra Madreiter 2013). Die geforderte Bruttogeschossfläche von maximal 500.000m² in der Wettbewerbs-Auslobung wird vom Siegerentwurf mit einer Fläche von 510.000m² sogar überboten (MA 21A/ÖBB 2011: 39). Im Entwurf wurde die Dichte abhängig vom jeweiligen Kontext und der Anbindung für jedes Baufeld individuell festgelegt. Der städtebauliche Entwurf sieht je nach Funktion und Nutzungsintensität eine NGFZ von 2,1 bis zu 5,2 vor. Die Bebauung konzentriert sich dabei vorrangig an den

Rändern des Gebiets und bildet einen kompakten Rand, der durch Höhendifferenzierungen aufgelockert werden soll. Die traditionelle Wiener Blocktypologie wurde als Bebauungsmuster aufgegeben. Durch die diagonale Anordnung der Hochpunkte wird trotz der hohen Dichte ein maximaler Lichteinfall gewährleistet. Insgesamt sind acht Hochhäuser mit Höhen über 70 Meter geplant. Die höchsten Dichten (NGFZ 4,6 bzw. 5,2) weisen die drei Baufelder zwischen S-Bahntrasse und Nordbahnstraße bzw. Dresdner Straße auf. Die hohen Dichten an den Rändern sollen durch die großzügige Freifläche in der Mitte, die die Möglichkeit für Erholungs- und Freizeitaktivitäten bietet, und die Vielfalt des Raumgefüges aufgelockert werden (ebd. 7).

Nutzungsmischung

„Nutzungsmischung statt Schlafstadt“ – so lautete einer der zentralen Grundsätze, die im Leitbild 1993 für die Entwicklung des ehemaligen Nordbahnareals festgelegt wurden (MA 21A 1993: o.S.). Im neuen Stadtteil wird eine für „Wien typische innerstädtische Mischung“ im Verhältnis 1:1 - Einwohner zu Arbeitsplatz - angestrebt. Gefordert wurde eine „gemischte städtebauliche Struktur“, die sowohl die funktionelle als auch bauliche Diversität miteinschließt (ebd. 4). Auf der Fläche von rund 75 ha wurde eine Bruttogeschossfläche von rund 157 ha geplant, wobei davon mit 62,5 Prozent der Großteil des Areals für Wohnnutzung (98 ha) vorgesehen war. Die übrige Fläche war für Büro (24 Prozent), Läden/Kleingewerbe (6,5 Prozent), soziale Infrastruktur (5 Prozent), Gewerbe (2 Prozent) sowie öffentliche Grünflächen (5 ha) vorgesehen.

Dabei war nicht eine grobe Nutzungsmischung, sondern ein „feineres Konzept einer kleinteiligen Mischung“ (ebd. 25) oder anders formuliert, ein „Stapeln von Nutzungsmischungen“ (ebd. 25) vorgesehen. Der neue Stadtteil sollte sowohl Arbeitsplätze, Wohnungen, Freizeit- und Erholungsräume sowie kulturelle und soziale Infrastruktureinrichtungen zur Verfügung stellen (ebd. 10). Flächenmäßig wurde festgelegt, dass die Wohnnutzung dominiert. Insgesamt sah das Leitbild im gesamten Areal eine deutliche funktionelle Differenzierung vor. Wie auf vorhergehender Abbildung erkennbar, sollte keine Durchmischung von Wohn- und Büronutzung - bis auf Ausnahme der Baufelder zwischen Lassallestraße und Jakob-Lind-Straße – erfolgen. Dem Leitbild zufolge sollten entlang der S-Bahntrasse zudem auch Gewerbehöfe errichtet werden, die in den aktuellen Planungen zur Gänze nicht mehr vorgesehen sind. Kritik übt man an den bereits angesiedelten Firmenhauptsitzen und Bürogebäuden entlang der Lassallestraße, da diese „weder der Hochwertigkeit der Lage noch der gewünschten Urbanität ausreichend entsprechen“ (ebd. 16) und warnt davor, weitere Flächen für „Verwaltungsfunktionen mit

wenig innovativem Gehalt und urbanem Effekt“ zu verwenden (ebd. 16). Interessant ist zudem, dass im Sinne einer „urbanen Vielfalt“ die Errichtung von Hotels, Boardinghäusern und Kurzzeitwohnangeboten angedacht war. Eingeräumt wird aber auch, dass Nutzungsmischung nur erreicht werden kann, wenn es gelingt, mit allen beteiligten Akteuren langfristige Strukturen zu erarbeiten (ebd. 17). Tatsächlich ist die Nutzungsmischung im Gebiet der ersten Entwicklungsphase in Summe auch erreicht worden – jedoch nicht in den einzelnen Baukörpern - und aufgrund größerer Parzellierungen auch nicht in der Kleinteiligkeit wie im Leitbild 1993 postuliert (Interview Alexandra Madreiter 2013).

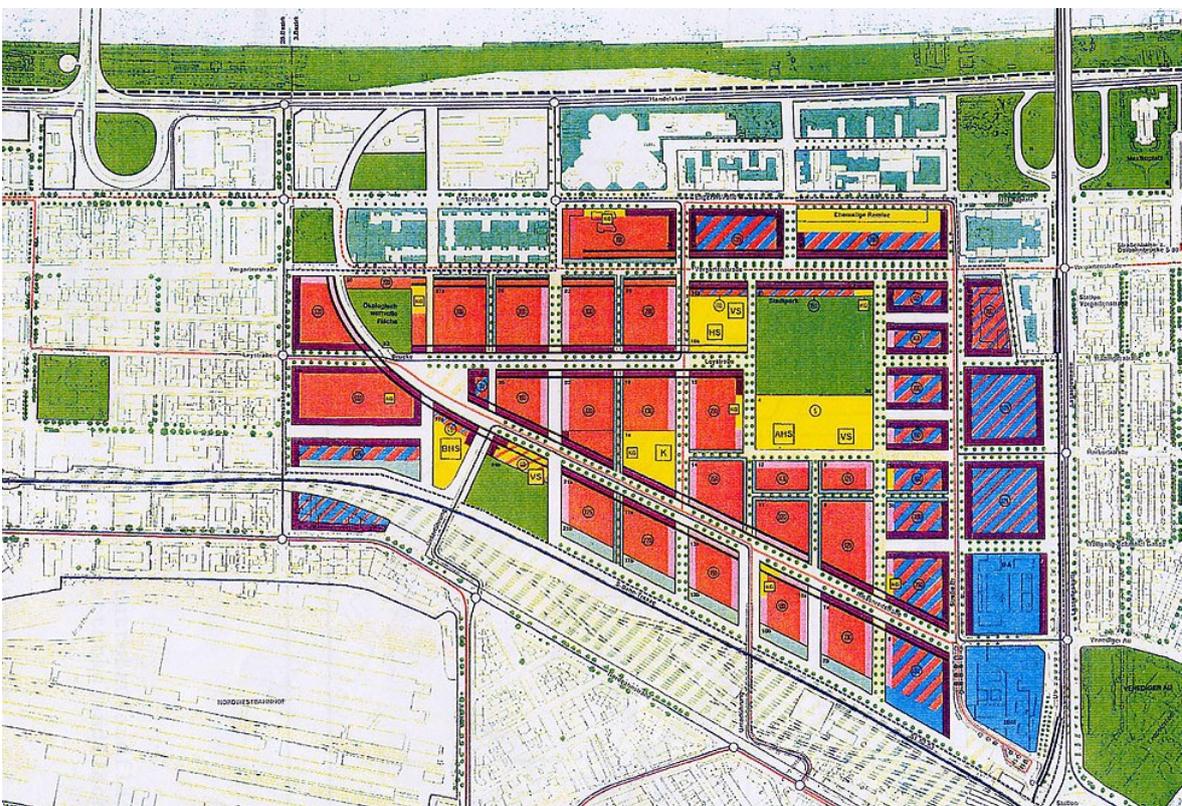


Abbildung 7: Leitbild 1993 – geplante Nutzungsmischung Nordbahnhof (MA 21A 1993)

Die bauliche Struktur, die in weiterer Folge auch den Rahmen für die funktionelle Mischung vorgibt, sollte, dem Leitbild 1993 zufolge, vorrangig eine Blockrandbebauung nach dem Vorbild der Wiener Gründerzeitviertel aufweisen. Als Vorteile dieser Bebauungsform gelten die halböffentlichen Innenhöfe, die als Aufenthaltsräume dienen und die Erdgeschoßzone, die durch die Bebauungskante zu den umgebenden Straßen entsteht und vielfältige Nutzungsangebote offeriert. Jener für das gesamte Gebiet vorgesehene Typus der Blockrandbebauung wurde bereits im Gebiet rund um den Rudolf-Bednar Park nur vereinzelt realisiert. Im Leitbild Nordbahnhof 2014, das die Planungen für

das aktuelle Wettbewerbsgebiet beschreibt, wurde die klassische Wiener Blockrandbebauung durch andere städtebauliche Elemente mit unterschiedlichen Gebäudetypen und Höhen ersetzt. Dadurch soll eine bauliche Vielfalt und eine differenzierte, vertikale Nutzungsmischung sichergestellt werden (MA 21A 2014: 7ff.).

Die Nutzungsmischung im aktuellen Wettbewerbsgebiet (Leitbild 2014) setzt sich wie folgt zusammen: von der gesamten Bruttogeschosßfläche (510.000m²) entfallen rund 80 Prozent auf Wohnen (405.000m²), die übrigen 20 Prozent auf Büro (60.000m²), Handel, kulturelle bzw. soziale Einrichtungen (40.000m²) und technische Infrastruktur (5000m²) (MA 21A: 7). Die Verschränkung von Wohnen, Arbeiten und sog. urbanen Erdgeschoßnutzungen (Handel und Dienstleistung, soziale/kulturelle Infrastruktur, Wohnfolgeeinrichtungen) soll Anreize für die Entwicklung eines lebendigen Quartiers liefern. In den oberen Geschoßen sind Wohnungen und Büros geplant, um somit in der Sockelzone möglichst hohe „Ereignisdichten“ zu erzeugen. Die Anordnung und Verteilung der Nutzungen variiert je nach Lage und Anbindung und soll auch unter Berücksichtigung der gewünschten Einbindung in das Umfeld konzipiert werden (MA 21A 2012: 59). Die Aktivierung der Erdgeschoßzone wird verstärkt entlang der Taborstraße und der Bruno-Marek-Allee erfolgen und soll durch eine geeignete Bebauungsstruktur begünstigt werden. Variable und flexible Typologien sowie eine angemessene Raumhöhe im Erdgeschoß sollen eine vielfältige Nutzbarkeit ermöglichen. Den geplanten acht Hochhäusern (zwischen 50m und 80m) wird im Viertel eine „Jokerfunktion“ zugeschrieben, da diese Wohnen und Büros in einem Gebäude vereinen und somit eine vertikale Durchmischung gestatten. Anhand der baulich bereits realisierten EG-Zonen rund um den Rudolf-Bednar-Park wird aber auch deutlich, dass die Belebung der Erdgeschoßzone Zeit braucht. Handel und Gastronomiebetriebe können bzw. wollen sich klarerweise erst ansiedeln, wenn die Wohnungen auf dem Areal vermietet und die Nachfrage durch Bewohnerinnen und Bewohner gegeben ist (Interview Alexandra Madreiter 2013). Neben sozialen Infrastruktureinrichtungen wie der geplanten Bildungseinrichtung entlang der Leystraße und einem Kindergarten, soll auch ein Umspannwerk in das neue Viertel integriert werden. Erhaltenswerte Bestandsgebäude auf dem Areal des ehemaligen Nordbahnhofes sollen nach eingängigen Diskussionen nun bestehen bleiben und eine soziale bzw. kulturelle Nachnutzung erfahren (ebd. 9; Interview Alexandra Madreiter 2013). Die Ansiedlung von Gewerbehöfen bzw. Kleingewerbe (produzierendes Gewerbe, Speditionen etc.), die im Leitbild 1993 noch angestrebt wurde, wird im aktuellen Leitbild nicht mehr gefordert. Aufgrund veränderter Produktionsbedingungen, besserer Erreichbarkeiten und digitaler Informationsströme wird die innerstädtische Ansiedlung von Kleingewerbe nicht mehr als unbedingt erforderlich betrachtet. Hinzu kommt, dass gemischte und räumlich dichte

Nutzungen und dabei insbesondere Kleingewerbe auch ein Konfliktpotential mit sich bringen, das Bauträger bereits in der Entwicklung gerne vermeiden wollen (Interview Alexandra Madreiter 2013). Aufgrund des hohen Siedlungsdrucks wird der Wohnnutzung vor Büro, Dienstleistung und Handel der Vorrang gegeben. Langfristig gesehen, könnte diese Art der Nutzungsmischung zu einseitig gedacht sein und zu einem Defizit im Quartier führen. (Klein-) Gewerbe als prägendes Element einer vielfältigen, europäischen Stadt sollte bei gegebener Nachfrage auch in den neuen Quartieren ein entsprechendes Raumangebot vorfinden können (Interview Markus Vogl 2014).

Öffentlicher Raum

Der Stadtteil auf dem ehemaligen Nordbahnhof sollte sich durch ein Angebot an großzügig dimensionierten öffentlichen Flächen auszeichnen, so die zuständige Wiener Planungsbehörde im Leitbild aus dem Jahr 1993 (MA 21A 1993: 5). Die grüne Mitte des realisierten Teils des Nordbahnhofareals, der Rudolf-Bednar-Park (im Leitbild 1993 noch Leopoldspark) stellt den „Gründungsakt für die Stadtwerdung am Nordbahnhof“ dar und soll maßgeblich zur Identität des Gebiets beitragen (ebd.13) Bei der Planung der öffentlichen Räume soll auf einen „Wechsel von urban und häuslich, städtischer Gestaltung und Grün“ geachtet werden (ebd. 14), so die Vorstellung im Leitbild 1993. Die Erschließungs- und Anrainerstraßen wurden als Alleen konzipiert. Entlang der autofreien Wohnstraßen sollten Vorgärten die notwendige Distanz zum öffentlichen Raum schaffen (ebd. 14).

In der Auslobung zum aktuellen städtebaulichen Entwurf wird ein schlüssiges Grün- und Freiraumkonzept gefordert, das sowohl ökologischen Aspekten, als auch heterogenen Nutzungsansprüchen gerecht wird. Das Konzept sollte gut lesbare Grenzen zwischen stadteilbezogenen Grünflächen (übergeordnete öffentliche Grünflächen), wohngebietsbezogenen Freiflächen und wohnungsbezogenen Grünflächen (den Wohnungen zugeordnete, halböffentliche Grün- und Freiflächen) schaffen, um eine „weitgehend konfliktfreie soziale Aneignung“ der künftigen Quartiersbewohnerinnen und Quartiersbewohner zu ermöglichen (MA 21A/ÖBB 2011: 44ff.). Neben einem siedlungsintern stimmigen Erschließungssystem wurde auch die Ausbildung übergeordneter Freiraumbezüge gefordert. Insbesondere wird auf die Gewährleistung von attraktiven Verbindungswegen für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer zu den umliegenden Gründerzeitvierteln, Erholungsräumen, dem geplanten Nordwestbahnhofareal und dem Rudolf-Bednar-Park, Wert gelegt (MA 21A/ÖBB 2011: 44). Der Ansatz die Verkehrsinfrastruktur im Gebiet um rund 85 Prozent zu reduzieren,

wurde auch als ausschlaggebend für die Auswahl dieses Entwurfs bewertet (MA 21A/ÖBB 2013: 57). Nach derzeitigem Stand wird neben das Gebiet nicht nur mit Bussen erschlossen, sondern auch eine Straßenbahnlinie (Linie O) ins Nordbahnviertel verlängert. Zentral war auch die Forderung nach der Erhaltung der ökologisch wertvollen Fläche (Stadtbiotop) entlang der Vorgartenstraße als extensiv nutzbare Erholungs- bzw. Erlebnisfläche als im Sinne einer „Stadtwildnis“ (MA 21A/ÖBB 2011: 44/48). Die Umsetzung naturnaher Grünraumgestaltungen als eine zwar bisher noch ungewohnte, aber qualitätsvolle Gestaltungsmaßnahme, findet sich auch im STEP 2025 als Maßnahme wieder (MA 18 2014: 84). Angemerkt wird in der Auslobung auch die Tatsache, dass im Entwicklungsgebiet auf dem ehemaligen Nordbahnhof bisher keine Platzbereiche „als Kristallisationspunkte des öffentlichen Lebens“ vorhanden sind. Vorgeschlagen wird daher, die bereits existente „Platzkette“ des 20. Bezirks durch die Realisierung eines „identitätsstiftenden Platzes“ von mindestens 3.000 m² fortzuführen und zu ergänzen (ebd. 47).

Das städtebauliche Konzept des Architekturbüros STUDIOVLAY versteht, so urteilt das Preisgericht, „das Nordbahnhofareal als eine Chance für die Anbindung des 2. und des 20. Bezirks an den vom Bahngelände hinterlassenen, großzügigen und geschichtsträchtigen Freiraum“ (MA 21A/ÖBB 2013: 54). Eingebettet in ein „Freiraumarchipel“ zwischen Donau und Donaukanal soll die zentrale Grünfläche des Nordbahnhofs Teil dieses Systems von unterschiedlichen Freirauminseln werden. Die Bebauung konzentriert sich an den Rändern des Frei- bzw. Grünraums, was zu einer nachbarschafts- und identitätsfördernden Kleinräumlichkeit im neuen Quartier beitragen soll. Der Rand des Wettbewerbsgebiets wird als „durchlässiger, poröser Rahmen“ beschrieben, der Sichtachsen und Zugänge zu allen umliegenden Vierteln herstellt. (ebd.54). Die hohe Bebauung an den Rändern, setzt sich allerdings klar von der Bebauung der Umgebung (überwiegend Blockrandbebauung) ab und widerspricht damit auch dem in der Auslobung geforderten Grundsatz, diese angrenzenden Strukturen an den Übergängen fortzuführen. Es besteht die Gefahr, dass der dicht bebaute Rand eine städtebauliche Barriere zu den Gründerzeitvierteln und dem bereits bebauten Nordbahnareal bildet (Interview Markus Vogl 2014).

Anstelle eines Quartiersplatzes tritt eine zentrale, 12 ha große Grünfläche, die sich aus einem Park und einer ökologisch erhaltenswerten Fläche mit eingelagerten, platzähnlichen Zonen zusammensetzt. Die Flächen, die westlich an der Bahntrasse gelegen sind, sind an Terrassen angelagert und für Sportnutzungen vorgesehen. Einer der Grundsätze des Entwurfs ist es, die Synergien der Freiräume zu nutzen, indem die wohnungsbezogenen Freiräume zum öffentlichen Park hin angeordnet sind. Die Übergänge zwischen

öffentlichen Frei- und Grünflächen und den siedlungsbezogenen Flächen sollen, bspw. durch halböffentliche Dach- und Terrassenflächen, fließend gestaltet werden. Markus Vogl merkt in diesem Zusammenhang an, dass gerade halböffentliche Räume häufig von den Nutzerinnen und Nutzer als „Grauzone“ wahrgenommen werden, da eine Einteilung in öffentlich oder privat nicht erfolgen kann und das somit zu einer Verunsicherung im Verhalten führt (Interview Markus Vogl 2014).

Anstelle eines ursprünglich angedachten Einkaufszentrums wird die Bruno-Marek-Allee, die zwischen bereits realisiertem Gebiet und Wettbewerbsgebiet verläuft, die Funktion als Einkaufsmeile mit einer dementsprechenden Erdgeschosszonennutzung übernehmen. Der

Querschnitt soll mindestens 30 Meter betragen und durch Ausweitungen in einigen Bereichen auch spezifische Freiraumfunktionen (Platzsituationen, parkartige Grünflächen etc.) ermöglichen. (MA 21A 2014: 10)



Abbildung 8: Nordbahnareal - Brachfläche mit Blick auf bebauten Teil (eigene Aufnahme)

Soziale Diversität

Das Nordbahnviertel sollte dem Leitbild aus dem Jahr 1993 zufolge ein „sozial ausgewogener“ Wohnstadtteil werden, der soziokulturelle Diversität sowie neue Formen des Wohnens ermöglicht. Mit der Errichtung geförderter Wohnbauten auf dem Nordbahnhofareal reagiert man auch auf den diagnostizierten Wohnungsdruck auf die umgebende Leopoldstadt (MA 21A 1993: 10/24). Spezifische Wohnformen, die auf bestimmte Bedürfnisse zugeschnitten sind, waren Anfang der neunziger Jahre weitgehend Neuland für die Planung und wurden im ersten Leitbild dementsprechend ausführlich thematisiert. Über die Bereitstellung unterschiedlicher Wohnungsstrukturen, die sich je nach Bauträger, Ausstattung, Preisniveau unterscheiden (ebd. o.S.), sollte eine möglichst ausgewogene Bevölkerungsstruktur (Haushaltsgröße und soziodemographische

Merkmale) erzielt werden (ebd. 26). Frei finanziert Wohnbau für „high wage professions“, kommunaler Wohnbau für „sozial Schwache“ und „Zuwandererwohnungen“ sollten der Pluralität der Lebensstile auf dem Nordbahnviertel gerecht werden (ebd. 26/27). Der Nordbahnhof wird als idealer Standort für Wohnungen für Singles und finanzkräftige Migrantinnen und Migranten bewertet. Auch die Ansprüche von kinderlosen Paaren, Studentinnen und Studenten sowie Seniorinnen und Senioren sollen am Wohnungsmarkt Berücksichtigung finden (ebd. 25). Die Vielfalt an Wohnformen wird von den Planungsverantwortlichen im Leitbild 1993 als „ein Ansatz für von der Wohnnutzung ausgehender ‚Urbanität‘“ (ebd. 25) bewertet. Auch das aktuelle Leitbild Nordbahnhof 2014 sieht, getreu der Wiener Tradition, den Schlüssel zur sozialräumlichen Mischung in der Vielfalt der angebotenen Wohnmodelle. Um die Realisierung auch zu gewährleisten, sollen sowohl die Anteile als auch die Verortung des geförderten, leistbaren und frei finanzierten Wohnbaus durch vertragliche Vereinbarungen zwischen den ÖBB und der Stadt Wien sicher gestellt werden (MA 21A 2014: 16/18).

Gesellschaftliche Teilhabe

Im Nordbahnviertel wird auch in unmittelbarer Wohnumgebung die „volle Palette einer Alltags- und Erlebniswelt“ verfügbar sein, so die Verfasser des Leitbilds 1993 (ebd. 24). Die baulich-räumlichen Strukturen sollten alltagstauglich sein und eine spürbare Verbesserung der alltäglichen Handlungsabläufe für die/den Einzelne/Einzelen ermöglichen (ebd. 21). Um das Zusammenleben und den Alltag der künftigen Quartiersbewohnerinnen und Quartiersbewohner zu verbessern, wurde für das Nordbahnviertel bereits im Rahmen des ersten Leitbilds das weiche Instrumentarium des Stadtteilmanagements¹⁸ angedacht (MA 21 A 1993: 32). Für das Leitbild zum aktuellen Wettbewerbsgebiet bietet ein städtebaulicher Entwurf, der im Rahmen eines Ideenwettbewerbs von einer Jury¹⁹, bestehend aus Vertreterinnen und Vertretern aus Planung und Politik, ausgewählt wurde, die Grundlage (MA 18/OEGB 2013: 53). Im Anschluss an die Auswahl des Entwurfs erfolgte ein dreistufiger Partizipationsprozess („Ein Grätzel stellt die Weichen“), bei dem Anwohnerinnen und Anwohner sowie künftige Bewohnerinnen und Bewohner informiert wurden und die Möglichkeit zur Mitsprache erhielten. Das soziale Funktionieren des künftigen Viertels wird durch das Gebiets-, bzw. Stadtteilmanagement, das bereits beim

¹⁸ Das Stadtteilmanagement ist als Teil der Wiener Gebietsbetreuung verwaltet und arbeitet mit den Bürgerinnen und Bürger in den neuen Quartieren bzw. Neubaugebieten (Interview Andrea Mann 2015).

¹⁹ Strom und Mollenkopf kritisieren Architektenwettbewerbe als „Illusion öffentlicher Partizipation“, da weder die Festlegung der Rahmenbedingungen, noch die Auswahl der Jury und des Siegerentwurfs durch die Öffentlichkeit beeinflusst werden können (2004: 299).

Partizipationsprozess mitgewirkt hat, unterstützt (MA 21 2014: 18f.; Interview Andrea Mann 2015). Wie unter dem Punkt „Öffentlicher Raum“ bereits beschrieben, wird durch die Gestaltung der Quartiersmitte als frei zugänglicher Grünraum die Entstehung von öffentlichem Leben und allgemeiner Teilhabe begünstigt. Räumlich-bauliche Voraussetzungen, die die Entstehung eines Miteinanders befördern sollen, stellen soziale und kulturelle Einrichtungen im historischen Gebäudebestand sowie die vorgesehenen soziokulturellen Nutzungen in der Erdgeschoßzone dar (ebd. 6).

Im Sinne des Gender-Mainstreaming-Ansatzes sollte der städtebauliche Entwurf laut Auslobung auch die unterschiedlichen Bedürfnisse der Geschlechter, Kulturen und Generationen berücksichtigen. Neben barrierefreien und durchlässigen Räumen, Sicherheit in den öffentlichen Räumen wurde auch eine ausreichende Verfügbarkeit sozialer Infrastruktureinrichtungen gefordert. (MA 21 A/ÖBB 2011: 53)

Identität

Bei der Entwicklung eines zukünftigen Stadtteils ist ein „Mindestmaß an Experimenten“ erforderlich, so das Leitbild Nordbahnhof 1993. Dabei geht es den Verantwortlichen nicht um eindrucksvolle „Einzelarchitektur“, sondern um ein flexibles, adaptionsfähiges Konzept, das Raumstrukturen zur Verfügung stellt, die die Aneignung durch die Bevölkerung im Alltag begünstigen (MA 21 1993: 6/12). Ziel der etappenweisen Realisierung des Nordbahnareals ist es, „gewachsene Strukturen“ zu fördern und somit die Identifikation der neu zugezogenen Personen mit dem Viertel zu erleichtern (ebd. 12). Im Zusammenhang mit der Innen- und Außenwahrnehmung eines Quartiers sticht im Leitbild 1993 die Auseinandersetzung mit den Begriffen Image und Identität hervor. Die „Identität“ eines Quartiers als Prozess zu betrachten, so die Verfasser des Leitbilds 1993, sei plausibel. „Image“ hingegen könne empirisch nicht als Prozess betrachtet werden - das „Erstimage“ eines Viertels sei entscheidend. Durch die phasenweise Bebauung des Arealen sollen Teilimages gebildet werden, für die eine qualitätsvolle und attraktive Bebauung als ausschlaggebendes Kriterium betrachtet wird (ebd. 11/23/29). Die Bewahrung des erhaltenswürdigen historischen Gebäudebestands (u.a. ehemaligen Straßenbahnremise Vorgartenstraße) wird im Jahr 1993 als innovative Vorarbeit für die Entwicklung eines modernen Stadtteils betrachtet. Das Gebäude der großräumigen angrenzenden Autobusgarage, das 1949 erbaut wurde und unter Denkmalschutz steht, wurde ebenfalls erhalten. Die Absiedlung der ursprünglichen Funktion erfolgte im Jahr 2007. Fragwürdig ist allerdings die Art der Nachnutzung im Inneren der weitläufigen Garage durch einen Lebensmitteldiskonter mit zahlreichen überdachten Parkplätzen. Im aktuellen Leitbild ist

für zwei Bestandgebäude, d.h. die Leichenhalle und den Wasserturm, eine soziale und kulturelle Nutzung vorgesehen. Die Leichenhalle²⁰ soll als „gemeinschaftliches Entree“ (MA 21 2014: 9) zum Quartier dienen und der Wasserturm, der am Rand des weitläufigen Parks liegt, als Infocenter zur Geschichte und aktuellen Entwicklung des Areals (Interview Alexandra Madreiter 2013). Erhalten bleibt zudem ein Doppeltunnel, der für Veranstaltungen aktiviert werden soll und eine historische Eisenbahnbrücke.



(MA 21 2014: 9)

Abbildung 9: Nordbahnareal - Brachfläche mit Wasserturm (eigene Aufnahme)

Entsprechend der Zielsetzungen in den Wiener Stadtentwicklungsplänen, sieht man auch den Grün- bzw. Freiraum auf dem Wiener Nordbahnhof in einer identitätsbildenden Funktion. Dies gilt sowohl für den Rudolf-Bednar-Park (im Leitbild 1993 Leopoldspark) (MA 21 1993: 13) als auch für die geplante Parklandschaft und das Stadtbiotop im neuen Wettbewerbsgebiet (MA 21/ÖBB 2014: 4). Durch den Freiraum, den der aktuelle städtebauliche Entwurf vorsieht, wird das Nordbahnhofgelände als ein „einmaliger Standort mit sehr hohem Identitätsgrad“ (MA 21A/ÖBB 2013: 56) an die Umgebung zurückgegeben, so die Wettbewerbsjury in ihrer Projektbeurteilung. Die neue, freie Mitte gibt „dem gesamten Viertel eine neue Identität“ (MA 21 2014: 4). Die Landschaftsplanung erfolgte auf Basis der vorhandenen Topographie und auch der auf der Brachfläche gewachsene, schützenswerte Pflanzenbestand soll im Stadtbiotop weiterbestehen und so die historische Entwicklung des Areals verdeutlichen. Die Geschichte des Areals spiegelt sich auch in sehr weichen Maßnahmen wie der Benennung der Straßen mit historischen

²⁰ Die ehemalige Leichenhalle (Dresdnerstraße) wurde im Jahr 1910 erbaut und steht unter Denkmalschutz. Derzeit wird sie von der MA 48 (Stadtreinigung) genutzt (Interview Alexandra Madreiter 2013).

Kontexten wider. Als Gegenpol zum historischen Gedächtnis des Raums muss die angestrebte bauliche Vertikalität des Quartiers bezeichnet werden. Die Hochhäuser, die rund um die grüne Mitte angeordnet werden, werden zu Erkennungsmerkmalen des Quartiers und bilden gemeinsam mit Donauturm und Riesenrad eine „attraktive Silhouette“, die bereits aus der Entfernung erkennbar ist. Zusätzlich wird jedes der Baufelder eine individuelle Gestaltung seiner halböffentlichen und öffentlichen Frei- und Grünräume erfahren, um so „Identität durch spezifische Freiraumqualitäten“ (ebd. 12) zu entwickeln.

4.2.2 Zwischenfazit

Anhand der Analyse der drei letzten STEP-Dokumente, aber insbesondere bei den Planungen am Nordbahnhof, zeigt sich neben einem Anstieg der Pro-Kopf-Wohnfläche eine zunehmende Tendenz hin zu sehr hohen Dichten, die stellenweise sogar jene der Gründerzeitviertel übersteigen. Die gründerzeitliche Blockrandbebauung wurde durch geöffnete Blockstrukturen, Zeilenbebauung und in den Freiraum kragende Hochhäuser abgelöst, die am Quartiersrand angeordnet eine grüne Mitte umschließen. Dadurch entstehen an den Rändern partiell sehr hohe bauliche Dichten, die im Kontrast zur weitläufigen „leeren“ Grünfläche stehen und mit der klassischen Dichte- und Bebauungsstruktur der europäischen Stadt bzw. der Wiener Gründerzeitviertel auf den ersten Blick nur noch wenig gemein haben. Das aktuelle Wettbewerbsgebiet ist aufgrund des anhaltenden Siedlungsdrucks großteils für Wohnnutzung vorgesehen. Durch die großzügige öffentliche Parklandschaft entsteht ein Raum für Erholung und Freizeit. In welchem Umfang schulische Einrichtungen im Untersuchungsgebiet von Bedarf sein werden, wird sich erst in den kommenden Jahren zeigen (Interview Alexandra Madreiter 2013). Es soll, wie schon im Leitbild 1993 gefordert, eine „Stadt in der Stadt“ (MA 21A 1993:1) entstehen, die die Grundbedürfnisse ihrer Bewohnerinnen und Bewohner vollständig abdeckt. Zudem wird das Nordbahnhofareal aufgrund seiner Lage und seiner ausgezeichneten innerstädtischen und (über-)regionalen Verkehrserschließung als sehr geeigneter Bürostandort eingestuft. Gewerbliche Nutzungen, die im Leitbild 1993 noch angedacht waren, wurden aufgrund veränderter Produktionsverhältnisse und der Standortgunst des Areals für Wohn- und Büro Zwecke bisher weder realisiert, noch sind diese künftig geplant.

Die für die Gründerzeitviertel so prägenden Handelseinrichtungen und Gastronomiestätten in der Erdgeschoßzone sollen auch im Nordbahnviertel in den

Blöcken, Zeilen und in den Sockelzonen der Hochhäuser zu einer Belebung der Straßen und angrenzenden öffentlichen Grün- und Freiräume führen. Trotz der Abkehr von der für Wien charakteristischen Blockrandbebauung soll das Prinzip der kleinteiligen Nutzungsmischung fortgesetzt werden. Inwiefern sich eine kleinräumig durchmischte Erdgeschossnutzung bei dieser Form der Bebauung tatsächlich realisieren lässt muss allerdings bezweifelt werden. Erschwerend dürften sich neben den großen Parzellierungen und den Verwertungsinteressen der Bauträger, das Fehlen der klassischen Bebauungskante des Blockrandrasters auswirken. Durch die offene Wegführung im grünen Freiraum, besteht die Gefahr, dass Teile des öffentlichen Raums unbelebt bleiben.

Anders als bspw. im momentan größten Stadterweiterungsgebiet Wiens, der Seestadt Aspern, ist aber für das Nordbahnhofareal noch kein Erdgeschoßmanagement vorgesehen, da die organisatorischen und finanziellen Strukturen fehlen (Interview Alexandra Madreiter 2013). Das Einkaufszentrum, das zunächst in der Auslobung angedacht war und einer grobkörnigen Durchmischung von Funktionen entsprechen würde, wird nun zugunsten einer belebten Erdgeschosszone nicht gebaut. Die Ansiedlungen verschiedener Nutzungen in der Erdgeschosszone sollen nicht nur zur Belebung an unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten führen, sondern auch auf die Attraktivität der angrenzenden öffentlichen Räume ausstrahlen.

Die Leitinitiative „Wien lebt auf: Freiräume grün und urban“ des STEP 2025 spiegelt sich deutlich im aktuellen Leitbild für den Nordbahnhof wider: Der öffentliche Raum des Nordbahnviertels wird vor allem als ein „grüner öffentlicher Raum“ in Erscheinung treten. Eine vielfältig nutzbare Grünfläche ist als „soziale Mitte“ des neuen Quartiers gedacht. Das angrenzende, bereits bebaute Gebiet weist mit dem Rudolf-Bednar-Park ebenfalls ein grünes Zentrum auf. Die „grüne Stadt“ als ein Leitbild des 20. Jahrhunderts (Düwel/Gutschow 2001: 268ff.) setzt sich auch in den neuen Stadtquartieren Wiens fort. Ein Quartiersplatz, der in der Auslobung angedacht und als „Kristallisationspunkt des öffentlichen Lebens“ vorgesehen war, ist im gewählten, städtebaulichen Entwurf nicht mehr eingeplant. „Mit dem Begriff der Urbanität verbinden viele Stadtbewohner das Bild einer lebhaften Soziabilität im öffentlichen Raum und in besonderem Maße auf den städtischen Plätzen“ (Lichtenberger 2002: 179). Im Vergleich zu anderen Kategorien öffentlicher Räume (Grünräume, Passagen, Straßen etc.) bietet der Platz, Lichtenberger zufolge, nicht nur Raum für traditionelle Nutzungen (u.a. Flanieren), sondern auch für das Entstehen neuer Nutzungen (u.a. Trendsportarten) (Lichtenberger 2002: 179f.). Das städtebauliche Element des Platzes als räumlicher und sozialer Mittelpunkt des öffentlichen Lebens (vgl. Piazza, Agora) und als besonders „urban“ geltend (Feldtkeller

1994: 55ff.), wird auf dem Nordbahnhofareal durch eine grüne Mitte „abgelöst“, die vielmehr als „Landschaft“ denn als städtischer Frei- bzw. Grünraum bezeichnet werden muss.

Die im aktuellen Leitbild Nordbahnhof geforderte „faire Aufteilung des öffentlichen Raumes mit Höchstmaß an Sicherheit, Komfort und Attraktivität für alle!“ (MA 21A 2014: 13) spiegelt sich in unterschiedlichen Ansätzen wider: Das motorisierte Individualverkehrsaufkommen im Wettbewerbsgebiet wird weitgehend minimiert und die „sanfte Mobilität“ wird, wie im Leitbild 1993 angemerkt, nicht nur eine Aufwertung (MA 21A 1993: 4/14) erfahren, sondern sogar den Vorrang bekommen (MA 21A 2014: 13). Ganz im Sinne der Devise „Rückeroberung des Straßenraums bzw. öffentlichen Raums“ (Feldtkeller 1994: 94; Wentz 2002: 197) wird das Fuß- und Radwegenetz gestärkt und durch das verringerte (motorisierte) Verkehrsaufkommen zugleich die Freiraumqualität erhöht (MA 21 A 2014: 13). Im Kontext der viel diskutierten Privatisierungstendenzen im Stadtraum, die häufig auch mit einer Ausgrenzung bestimmter Bevölkerungsgruppen verbunden sind (Feldtkeller 1994: 47), ist auch anzumerken, dass ein zunächst vorgesehenes Einkaufszentrum im Gebiet nun doch verworfen wurde.²¹ Die geplanten Geschäftsflächen sollen in den Erdgeschosszonen der Taborstraße und der Bruno-Marek-Allee angesiedelt werden (Interview Alexandra Madreiter 2013). Der großzügige Querschnitt der Bruno-Marek-Allee („städtischer Boulevard“) ermöglicht es, „Schwellenplätze“, die den Zugang zur Freien Mitte gestatten, zu realisieren. Auch Udo Häberlin verweist im Interview auf die sog. Mikrofreiräume, die sich in unmittelbarer Wohnumgebung befinden, und ggf. durch Anwohnerinnen und Anwohner gestaltet werden. Diese werden als kleine „Inseln“ im Stadtgefüge in Zukunft eine wichtige Rolle für die Aufenthaltsqualität und die lokale Lebensqualität der Stadtgesellschaft spielen (Udo Häberlin 2015). Der Freiraum rund um den geplanten Bildungscampus, der an sich nur temporär im Rahmen des Schulbetriebs genutzt werden würde, ist für eine Mehrfachnutzung vorgesehen. Durch die öffentliche Nutzbarmachung des Areals als lokale, öffentliche Freizeitfläche, können nicht nur Ressourcen und Flächen gespart

²¹ Pesch bezeichnet Shopping-Center als „anti-urbane Handelsformen“ und als „Fremdkörper in der europäischen Stadt“ und übt aus stadtökonomischer und städtebaulicher Perspektive deutliche Kritik an der Errichtung solcher Zentren und Malls in innerstädtischen Lagen: „Ihre ökonomische Sogwirkung schafft räumliche Ungleichgewichte, die das gewachsene, sorgsam austarierte stadträumliche Gefüge ins Wanken bringen; ihre Dimensionen und ihre architektonische Ausprägung entziehen den Innenstädten nicht nur wertvollen öffentlichen Raum, sondern zeigen auch den umgebenden, angrenzenden Räumen die ‚kalte Schulter‘ (Pesch 2008: 34).

werden, sondern wird auch ein Beitrag zur Belebung des öffentlichen Raums im Nordbahnviertel geleistet.

Die Kontinuität des Wiener Bekenntnisses zur sozialen Mischung zeigt sich rückblickend auch anhand der Entwicklung des Nordbahnviertels, das von Beginn an als ein durchmischtes Wohnquartier geplant war. Im bereits realisierten Teil wird aber bereits deutlich, dass die geförderten Mietwohnbauten am Nordbahnhof vor allem jüngere, gut verdienende Bevölkerungsgruppen ansprechen (Interview Andrea Mann 2015). Die tatsächliche Realisierung der sozioökonomischen Durchmischung in den künftigen Quartieren wird durch den neuen, hochwertigen und damit auch teureren Wohnbau zunächst nicht gegeben sein

Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung wurde in den letzten beiden Jahrzehnten zum Gegenstand ein neues Planungsverständnisses. Die politische Dimension von Urbanität, d.h. die aktive Mitgestaltung der Stadt durch die Bevölkerung, wird seit Anfang der neunziger Jahre, dem internationalen Trend entsprechend, auch in Wien mittels partizipativer Verfahren zunehmend institutionalisiert und gelenkt. Die Hinwendung zu einer Beteiligungskultur wird auch in Zukunft eine ganz entscheidende Rolle bei den Identifikationsprozessen und der gesellschaftlichen Integration der sozialen Gruppen im Nordbahnviertel spielen. Durch die Installation eines Stadtteilmanagements wurde von öffentlicher Seite eine weiche Maßnahme gesetzt um das soziale Zusammenleben zu fördern und die verschiedenen Gruppen zu Wort kommen zu lassen.

Für das Nordbahnareal, als ein Revitalisierungsgebiet, wird das historische Gedächtnis des Areal auch für die künftige Entwicklung eine wichtige Rolle spielen. Im aktuellen Leitbild sind dementsprechend die Erhaltung und die Nachnutzung des



Abbildung 10: Historische Nordbahnbrücke im Nordosten des Areal (eigene Aufnahme)

historischen Gebäudebestands vorgesehen. Auch bei der Gestaltung des neuen Parks sollen der Geschichte des Areals und dem gewachsene „Stadtbiotop“ gewürdigt werden. Im Kontrast dazu stehen im aktuellen Leitbild die vorgesehenen Hochhäuser, die als „Landmarks“ zu symbolischen Trägern der Quartiersidentität werden sollen. Als Symbol (post-)moderner Urbanität wird oftmals Vertikalität angeführt. Vertikale Überhöhungen und prägnante Bauwerke können aufgrund ihres Wiedererkennungswerts eine Symbolfunktion einnehmen und die Orientierung im Raumgefüge erleichtern (Curdes 1997: 110). Hochhäuser mögen zwar zu einer „weltstädtischen“ Atmosphäre beitragen, sind jedoch kein Garant für soziale Dichte und Interaktionen.

5 ERGEBNISSE UND AUSBLICK

5.1 Die Bedeutung des Urbanitätsbegriffs in der Wiener Stadtplanung

Vorangehende Analysen haben gezeigt, dass der Begriff Urbanität von großer Bedeutung in der Wiener Stadtplanung ist. Im STEP 94 wird die „vorhandene Urbanität“ zum Leitmotiv der Stadterhaltung erklärt und die „neue Urbanität“ als Zielsetzung in den Quartieren der inneren und äußeren Stadterweiterung angeführt. Der STEP 05 betont vor allem die Bedeutung der Vielfalt im Zusammenhang mit Urbanität und bezeichnet den Begriff als einen wichtigen „Standortfaktor“. Im aktuellen STEP 2025 wird „das Bild der neuen Urbanität in einer Stadt der Zukunft“ als Leitmotiv ausgegeben und der Begriff eigens definiert. Wie aber kam es zu dieser Begriffskarriere in der Wiener Stadtplanung, die sowohl die Stadtentwicklungspläne, aber auch die Gespräche mit den Akteuren der Stadt belegen? Vor allem zwei Faktoren kristallisierten sich im Zuge der Analyse heraus. Als „modellhaftes Exemplar“ für Urbanität werden in den analysierten Entwicklungskonzepten vorrangig die gründerzeitlich geprägten Stadtteile herangezogen. Mit der Wiener Weltausstellung im Jahr 1873 und dem rasanten Stadtwachstum in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts positionierte sich Wien erstmals als Großstadt (Interview Udo Häberlin 2015). Das baukulturelle Erbe der historischen Bestandsquartiere, die im Zuge dieses Bevölkerungswachstums entstanden sind, dient in Wien auch heute noch häufig als Referenzrahmen für die Vorstellung von Urbanität. Mit dem zweiten großen Stadtwachstum, das vor rund zwanzig Jahren mit dem Fall des Eisernen Vorhangs einsetzte und gemeinhin gerne als „neue Gründerzeit“ bezeichnet wird, rückte der Begriff der Neuen Urbanität schließlich dezidiert in den Mittelpunkt des Wiener Planungsinteresses. Wien entwickelt sich, auch bedingt durch die Ansiedlung von globalen Konzernen und bedeutenden Institutionen, zur Großstadt von internationalem Format. Durch das multikulturelle und multinationale Publikum, das sich in Wien zunehmend sammelt, habe

das „Lebenskonzept Urbanität“ auch Wien erreicht, wodurch globale Trends wie bspw. „urbanes Wohnen“ auch in Wien Nachfrage finden (Interview Udo Häberlin 2015). Aus städtebaulicher Perspektive verhalfen die negativen Erfahrungen mit dem funktional getrennten, aufgelockerten Städtebau der Vergangenheit, dem Terminus Urbanität zu einer Renaissance. Die Rückbesinnung auf die kompakte, fußläufige Stadt mit überschaubarer Maßstäblichkeit (Interview Michael Rosenberger 2015) steht in engem Zusammenhang mit der Vorstellung von Urbanität und gibt den Rahmen für die neue Stadtteilplanung vor. Seit Beginn des 21. Jahrhunderts dominieren ökologische Leitthemen die Stadtplanung, die sich aus Sicht der Wiener Stadtplanung durchaus mit dem Leitbild Urbanität vereinbaren lassen. Im Rahmen der „Smart City“-Strategie und dem Leitbild der Nachhaltigkeit im Sinne einer ressourcen- und flächensparenden Stadtentwicklung können weitere Anknüpfungspunkte mit dem „Paradigma der Urbanität“ identifiziert werden. Kompakte Siedlungsstrukturen mit entsprechender Dichte und ein breites Nutzungsangebot in fußläufiger Entfernung sind nicht nur aus ökologischer und ökonomischer Perspektive sinnvoll, sondern werden auch als entscheidender Beitrag zur Belebung der Stadt gesehen und als wichtige Voraussetzungen für die angestrebte Urbanität bewertet. Bei der Analyse der Stadtentwicklungskonzepte wird deutlich, dass der Begriff Urbanität in der Wiener Stadtentwicklung zudem immer positiv konnotiert war und als Kurzformel für eine zukunftsfähige, lebenswerte Stadt Verwendung findet (Interview Michael Rosenberger 2015). Mit der Definition des Begriffs im aktuellen STEP 2025 wurde ein erster Ansatz unternommen, um das Leitbild Urbanität mit konkretem Inhalt zu füllen und eine fachliche Gesprächsbasis zu liefern. Zwar bündelt diese Begriffsbestimmung eine Reihe von Merkmalen, die in der Wiener Stadtplanung mit Urbanität assoziiert werden, der Tragweite des Begriffs kann freilich auch eine solche Definition nicht gerecht werden. Der Begriff Urbanität spielt in Wien aber nicht nur als Kurzformel zur Verständigung oder als Leitmotiv auf strategischer, übergeordneter Ebene in den Stadtentwicklungskonzepten eine Rolle, sondern ist auch erklärte Zielsetzung bei der Entwicklung neuer Quartiere und der Arbeit der Gebietsbetreuung bzw. des Stadtteilmanagements in den Bezirken (Interview Alexandra Madreiter 2013; Andrea Mann 2015).

Der eigentliche Bedeutungsgehalt des Begriffs zeigte sich in Wien im Rahmen der untersuchten Konzepte in den vergangenen Jahren als weitgehend beständig. Eine dichte Bebauung, öffentliche und belebte Räume sowie vielfältige Nutzungsangebote sind die zentralen Merkmale, die in den untersuchten Wiener Stadtentwicklungskonzepten, aber auch in den beiden Nordbahnhof-Leitbildern im Zusammenhang mit Urbanität angeführt werden. Vor allem der geschichtsträchtige Gründerzeitbestand mit kleinteiliger Nutzungsmischung wird als wichtiger Beitrag zur Urbanität eingestuft und erhält demnach

eine verstärkte Aufmerksamkeit in der Wiener Stadtplanung. Im STEP 2025 und den Interviews wird Urbanität auffallend häufig mit einer gemischt genutzten Erdgeschosszone und belebten öffentlichen Räumen in Verbindung gebracht (Udo Häberlin 2015; Alexandra Madreiter 2013, Andrea Mann 2015). Der Erdgeschosszone kommt dabei als Nahtstelle zwischen öffentlichem und privatem Raum eine Schlüsselfunktion für einen funktional vielfältigen, öffentlichen Stadtraum zu und kann aufgrund der Bedeutung und der umfassenden Initiativen durchaus als ein „Wiener Urbanitätsspezifikum“ definiert werden. Ein „Wiener Urbanitätskriterium“, das sich im Zuge der beiden breitgefassten Analysekatoren Soziale Diversität und Gesellschaftliche Teilhabe hinsichtlich des Nordbahnviertels, aber auch für Wien im Allgemeinen herauskristallisierte, ist der soziale Wohnbau. Durch die vielfältigen Wohnformen wird ein wichtiger Beitrag für durchmischte Viertel und gesellschaftlicher Teilhabe und somit auch für die Entstehung von Urbanität geleistet, so die Meinung der Planungsverantwortlichen. Auffällig bei der Analyse, besonders im Rahmen der Analysekatoren „Identität“, ist auch die besondere Rolle, die der Kultur bei der Entstehung von Urbanität in Wien zugesprochen wird. Kultur, so wird in den Planungsdokumenten argumentiert, unterstützt Unterschiedlichkeit und Verschiedenartigkeit und begünstigt so die Entstehung von Vielfalt und Urbanität. Kulturelle Einrichtungen und Veranstaltungen werden als die Identifikationsbasis der Bevölkerung mit ihrer Stadt betrachtet. Kultur, als weichem Standortfaktor, wird bei der Bildung neuer Quartiere auch in Zukunft eine wichtige Aufgabe für die Entstehung einer neuen Urbanität zukommen.

5.2 Neue Quartiere – Neue Urbanität?

Im Zusammenhang mit den Wiener Entwicklungszonen, die seit den neunziger Jahren Gegenstand der Stadterweiterung sind, ist in den untersuchten Stadtentwicklungskonzepten vorrangig von einer neuen Urbanität die Rede. Der Aufbruch zu einer neuen Urbanität markiert auch in Wien die deutliche Abkehr vom monofunktionalen (Stadtrand-) Siedlungsbau. Anknüpfend an das Konzept der polythematischen Stadt, werden weitgehend autonome Stadtteile mit einer Nutzungsmischung aus Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung realisiert, die die ganztägige Belebung der Nachbarschaften sicherstellen sollen. Auch in Wien bieten die innerstädtischen Brachflächen aufgrund ihrer Größe und Anbindung die besten Voraussetzungen für die Entwicklung nutzungsgemischter Viertel. Das historische Gedächtnis, das im Gebäudebestand oder im Freiraum zum Tragen kommt, schafft zudem ein hohes Identifikationspotential. Die Inwertsetzung dieser ehemals monofunktionalen

Flächen ist nicht nur in Wien, sondern auch in zahlreichen anderen europäischen Städten kennzeichnend für den Übergang der industriellen Stadt hin zur multifunktionalen, polyzentrischen Stadt der Postmoderne (Hatz et al. 2008: 181ff.).

Mittels der qualitativen Inhaltsanalyse (nach Mayring) der Stadtentwicklungskonzepte 1994, 2005 und 2025 (bzw. 2014) und der Expertinnen- und Experteninterviews konnte das Urbanitätsverständnis der Wiener Stadtplanung herausgearbeitet werden. Vor dem Hintergrund der definierten Urbanitäts-Komponenten (Kategorien) wird es zudem möglich, das Bild einer neuen Urbanität zu skizzieren. Die Analyse der beiden Leitbilder auf Quartiersebene (Nordbahnviertel) veranschaulicht nicht nur die STEP-Zielsetzungen, sondern ermöglicht darüber hinaus eine kritische Reflexion der übergeordneten Pläne am konkreten Beispiel. Der Untersuchung des Nordbahnviertels kommt klarerweise nur ein exemplarischer Charakter zu und es lassen sich keine allgemeingültigen Aussagen über die Entwicklung anderer neuer Wiener Quartiere treffen. Wie sich die Vorstellung einer neuen Urbanität aufseiten der Stadt Wien gestaltet, wird unter Berücksichtigung der gewonnenen Erkenntnisse aus den Stadtentwicklungskonzepten und dem Fallbeispiel Nordbahnhof nachfolgend entlang der sechs Elemente zusammenfassend dargestellt.

Dichte

Bei der Analyse der Konzepte und Leitbilder zeigt sich, dass der Faktor Dichte in der Wiener Stadtplanung als der Ausgangspunkt für die Entstehung von Urbanität betrachtet wird, an den alle weiteren Merkmale anknüpfen. Gerade auf den Gebieten der inneren Stadtentwicklung, aber auch den Zonen der Stadterweiterung entlang der ÖV-Achsen, wird von der Wiener Stadtentwicklung eine verdichtete Bebauung angestrebt. Um den Bodenverwertungsinteressen der Grundeigentümer oder Projektentwickler aber Einhalt zu gebieten und keine zu hohen Dichten auf Kosten der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner zu realisieren, hat die Wiener Stadtplanung bei der Umsetzung dichter Wohnformen Qualitätskriterien festgelegt. Der STEP 94 und der STEP 2025 verweisen u.a. auf eine angemessene Maßstäblichkeit der Baukörper, fußläufige Erreichbarkeiten sowie die Versorgung mit verschiedenen Kultur-, Freizeit-, Einkaufs- und Erholungsfunktionen im Quartier. Die Bestrebung nach einer dichten Stadt vereint auf den ersten Blick sowohl ökonomische, gesellschaftliche als auch ökologische Interessen. Bei genauerer Analyse zeigen sich in den neuen Quartieren aber durchaus kontroverse Entwicklungen, die in Hinblick auf Dichte und Urbanität interessant sind. Der Dichtebegriff erfährt seit einigen Jahren vor allem unter ökologischen Gesichtspunkten eine verstärkte Aufmerksamkeit in der Planungspraxis. Das aktuelle Leitbild der nachhaltigen und „smarten“ Stadt plädiert für

hohe Dichten, kompakte Strukturen und kurze Wege. Stadtentwicklung soll, auch in Anbetracht der knappen finanziellen Mittel der öffentlichen Hand, möglichst flächen- und ressourcenschonend vonstattengehen. Nachverdichtung im Bestand oder verdichtete Wohnformen in den neuen Quartieren befördern dabei aber zunehmend die Diskussion um mögliche Obergrenzen städtischer Dichte. Es drängt sich die Frage auf, welche Dichte für die europäische Stadt und ihre Bewohnerinnen und Bewohner im 21. Jahrhundert verträglich und sinnvoll ist (Selle 2012: 4). Die angestrebten, partiell sehr hohen Dichten, die auf den Wachstumsdruck und die Flächen- und Ressourcenknappheit zurückzuführen sind, werden auch in der Wiener Stadtplanung mit dem positiv besetzten Begriff Urbanität legitimiert. Den Bewohnerinnen und Bewohnern werden die dichten Neubauviertel vor allen Dingen als belebte und „urbane Viertel“ kommuniziert. Unter sozialen und psychischen Gesichtspunkten sind diese hohen Dichten aber durchaus kontrovers zu diskutieren. Neben der Zunahme von Anonymität und Fremdheit in einem dichten Wohnblock, erhöht sich bspw. mit steigender Dichte auch der Nutzungsdruck auf die öffentlichen Räume. Deutlich gesagt werden muss an dieser Stelle auch, dass im Kontext von Urbanität die bauliche Dichte immer auch im Zusammenhang mit der sozialen Dichte, d.h. den Menschen und ihrer Interaktion betrachtet werden muss (Benze et al. 2013: 10). Die Erlebnis- und Interaktionsdichte, die in engem Zusammenhang mit dem Konzept der performativen Urbanität (vgl. Kapitel 2.2.3) steht (Dirksmeier/Helbrecht 2011), lässt sich allerdings mit planerischen Mitteln nur bedingt beeinflussen:

„[...] Dichte und Durchmischung erhöhen zwar die Intensität und Häufigkeit von Kontakten, können aber einzig die Wahrscheinlichkeit für bestimmte Verhaltensweisen erhöhen, programmieren aber lassen sich diese nicht“ (Eisinger 2004: 96).

Öffentlicher Raum

Gerade im Zusammenhang mit hohen Dichten und dem damit verbundenen Nutzungsdruck rücken die öffentlichen Frei- und Grünräume in den Mittelpunkt der Wiener Stadtentwicklung. Durch das Stadtwachstum wird auf Nutzerinnen- und Nutzerseite die Nachfrage nach öffentlichem Grün- und Freiraum zunehmen und dieser im Stadtgefüge wertvoller werden. Die potenziell stärkere Nutzung und Belebung öffentlicher Räume wiederum kann als Beitrag zu einer qualitätsvollen Urbanität verstanden werden (Interview Udo Häberlin 2015). Der öffentliche Raum wird einem Bedeutungswandel unterzogen, der auch eine Veränderung in der Gestaltung des Raums mit sich bringt. Ein „differenziertes Angebot an öffentlichen Plätzen, Grün- und Freiflächen“ (MA 18 2014: 36) ist für die Stadt Wien eine der wesentlichsten Voraussetzungen für das Zustandekommen

einer qualitätsvollen Urbanität. Um die Nutzbarkeit und die schnelle Erreichbarkeit dieser öffentlichen Räume für alle Wienerinnen und Wiener in gleichem Maße zu garantieren, braucht es daher eine qualitätsvolle Vernetzung der Frei- und Grünräume (ebd. 78). Auch im Sinne einer „Lesbarkeit der Strukturen“ und einer besseren Orientierbarkeit im Raum ist die Vernetzung von öffentlichen Räumen von besonderer Bedeutung.

Die öffentlichen Räume der aktuellen Entwicklungsgebiete, so auch die des Nordbahnviertels, werden vorrangig als flexibel nutzbare Parkanlagen oder als naturbelassene Gebiete umgesetzt. Der Grünraum wird dabei nicht nur in seiner Funktion innerhalb des Quartiers gesehen, sondern soll im Sinne der Freiraumvernetzung auch als Ausgleich zum Mangel an öffentlichen Grün- und Freiflächen in den gründerzeitlichen Stadtteilen beitragen. Begrünte Stadträume werden zudem als Mittel gesehen, um das Quartier ganzjährig zu beleben, da die Anwohnerinnen und Anwohner bspw. in den Sommermonaten die Möglichkeit haben, ihre Freizeit im Quartier zu verbringen (Interview Andrea Mann 2015). Deutlich wird im Zusammenhang mit der Begrünung der Stadträume auch, dass dem öffentlichen Raum überwiegend eine Erholungs- und Reproduktionsfunktion zugeschrieben wird, die durchaus vergleichbar mit der Funktion von Landschaft im nicht-urbanen Raum scheint.

Im Zusammenhang mit der Gestaltung des öffentlichen Raums fällt weiter – auch in den Nordbahnhof-Leitbildern – die Bevorzugung des Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Verkehrs auf. Der Straßenraum soll wieder als öffentlich nutzbare Fläche wahrgenommen werden, die einen Beitrag zum Sicherheitsempfinden leistet und die Begegnung im Quartier fördert. Der weitgehende Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs, der oftmals nicht unwesentliche Anteile des Stadtraums für private Zwecke beansprucht (vgl. Herlyn 2002: 124; Selle 2002a: 59), zugunsten der Attraktivierung der öffentlichen Räume ist nicht nur zentrales Leitmotiv der postmodernen Planung, sondern auch ein wichtiger Baustein der neuen Urbanität.

Nutzungsmischung

In den großen Flächen der künftigen inneren Stadtentwicklung, die durch ihre Lage im dichten städtischen Gebiet bereits ein „hohes Maß an Urbanität“ (MA 18 2005: 184) aufweisen, stehen die Prinzipien wie Kleinstrukturiertheit und Nutzungsvielfalt bei der Umsetzung im Vordergrund. Die traditionelle Ausrichtung der europäischen Stadt auf ein Zentrum wird durch multifunktionale Quartiere abgelöst, die jeweils eine Einheit bilden. Neue Stadtteile wie das Nordbahnviertel werden als „Stadt in der Stadt“ geplant, die den Bewohnerinnen und Bewohnern ein breites Nutzungsangebot im unmittelbaren

Wohnungsnahbereich zur Verfügung stellt. Der Ansatz der polyzentralen Siedlungsstruktur der postmodernen Stadtplanung erfüllt die Idealvorstellung der urbanen Vielfalt in vertrauter, fußläufig erreichbarer Umgebung.

Inwiefern die Nutzungsmischung tatsächlich eines der beiden Urbanitätselemente ist, das sich am besten steuern lässt, wie im STEP 94 behauptet, ist zu bezweifeln. Die differenzierten Interessengruppen aus Verwaltung, Politik, Wirtschaft und Bewohnerschaft, die bei der Entwicklung gemischter Quartiere aufeinandertreffen, erschweren dabei vor allem die Umsetzung der feinkörnigen Mischung (Interview Alexandra Madreiter 2013). Auch wenn Funktionspluralität im Viertel erreicht werden kann, gestaltet sich die Realisierung feinkörniger Strukturen im Sinne kleinteiliger Parzellierungen zumeist sehr schwierig, da sie den Zielsetzungen und Verwertungsinteressen der immobilienwirtschaftlichen Akteure widerspricht (Interview Alexandra Madreiter 2013). In Wien hat vor allem in den Gründerzeitvierteln die vertikale Nutzungsmischung bzw. die Erdgeschosszone mit kleinteiligem Einzelhandel, Gastronomie, sozialen und kulturellen Einrichtungen eine sehr lange Tradition und spielt auch eine Hauptrolle, wenn es um die Belebung des öffentlichen Raums geht. Der Erdgeschosszone wird aber nicht nur im Bestand, sondern auch in den neuen Wiener Stadtteilen wie dem Nordbahnviertel eine besondere Bedeutung beigemessen. Obwohl man sich im aktuellen städtebaulichen Entwurf von der typischen, gründerzeitlichen Blockrandstruktur verabschiedet, wird versucht, die kleinteilige Nutzungsmischung in Form einer vertikalen Mischung beizubehalten. Die Strukturen der gründerzeitlichen Stadt können im Neubau jedoch nur bedingt „imitiert“ werden, da es neben baulich-räumlichen Voraussetzungen vor allem Zeit braucht, bis die Nachfrage durch die neuzugezogene Bewohnerschaft gegeben ist. Dem widerspricht das rasche Verwertungsinteresse der Bauträger, das dazu führt, dass eigentlich für öffentliche Nutzungen gedachter Raum aufgrund der anfangs kaum gegebenen gewerblichen Nachfrage für Wohnzwecke umgenutzt wird. Die Herausforderung besteht darin, den Raum offenzuhalten und die Option für öffentliche Nutzungen zu bewahren, um somit die Strukturen der gewachsenen Urbanität in den neuen Quartieren gezielt zu befördern. Die Auflösung traditioneller Arbeits- und Lebensformen hingegen wirkt auch in Wien auf die Entstehung kleinteiliger Nutzungsmischung unterstützend (Interview Udo Häberlin 2015). Durch die räumliche Verschränkung von Wohnen und Arbeiten und die Auflösung strikter Arbeitszeiten und Tagesrhythmen werden Quartiere und ihre öffentlichen Räume zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten belebt. Die veränderten Produktionsbedingungen und die gegenwärtige Arbeitsgesellschaft begünstigen somit die Entstehung von Urbanität.

Soziale Diversität

Die Wiener Bevölkerung ist hinsichtlich ihrer sozioökonomischen, kulturellen und religiösen Zusammensetzung vielfältiger als jemals zuvor. Die Diversität der Stadtgesellschaft stellt nicht nur eine große Herausforderung für die Akteure aus Politik und Verwaltung dar, sondern fordert auch die Bereitschaft und die Offenheit der Bürgerinnen und Bürger, sich auf diese Vielfalt einzulassen. Dieser soziale und kulturelle Spannungszustand birgt ein nicht zu unterschätzendes Konfliktpotential. Zugleich steckt in der Andersartigkeit der Bewohnerschaft und den damit verbundenen Widersprüchlichkeiten auch der Nährboden für Urbanität. Die Wiener Stadtpolitik und Planung tritt für Diversität und Vielfalt ein und plädiert für eine soziale Durchmischung in den Bestandsquartieren und den neuen Vierteln. Um diese räumliche Durchmischung zu erreichen, hält Wien an der Funktion des sozialen Wohnbaus fest. In den neuen Quartieren wird die Errichtung eines zielgruppenspezifischen Angebots und flexibler Wohnformen als „ein Ansatz für von der Wohnnutzung ausgehender ‚Urbanität‘“ betrachtet (MA 21A 1993: 25), der zu einer vielfältigen sozialen Zusammensetzung in den Quartieren führen soll. Dieser Ansatz kann auch in Zusammenhang mit dem Leitmotiv der sozialen Nachhaltigkeit gesehen werden. Die Stadt Wien vergibt Fördermittel auf Basis von Kostenvorgaben, die die Wohnungskosten für die Bewohnerinnen und Bewohner reduzieren sollen. Gleichzeitig beschränken diese Vorgaben aber auch die architektonische Ausgestaltung der Gebäude, die durch ein themenspezifisches Wohnangebot kompensiert werden soll (Hatz et al. 2009: 193f.) Trotz dieser Bemühungen sind die neuen Quartiere für die einkommensschwache Wohnbevölkerung zunächst keine Option, da der neu errichtete Wohnbestand, unabhängig davon, ob gemeinnützig oder privat finanziert, vorerst zu teuer ist und damit einem gut verdienenden Klientel vorenthalten bleibt.²²

Gesellschaftliche Teilhabe

Wachstumsdruck, demographische Veränderungen und soziale Spaltungstendenzen sind Rahmenbedingungen vor deren Hintergrund derzeit in Wien, ebenso wie in zahlreichen anderen Städten, neue Quartiere entstehen. Die Wiener Stadtplanung versieht im STEP 2025 Urbanität erstmals auch mit einem normativen Anspruch. Das Wiener Verständnis von Urbanität umfasst im aktuellen STEP neben baulich-räumlichen Merkmalen auch

²² In diesem Zusammenhang muss angemerkt werden, dass der gemeinnützige Wohnungsbestand in Wien in Zukunft nicht die Funktion des kommunalen Wohnbaus ersetzen wird, da die geförderten Wohnbauträger in erster Linie die Wohnbedürfnisse des Mittelstands bedienen (vgl. auch Zucha et al. 2010.).

explizit die „Teilhabe an sozialen, kulturellen, sportlichen und bildungsbezogenen Angeboten“ (MA 18 2014: 37). Mit dieser Begriffserweiterung im STEP 2025 enthält der Urbanitätsbegriff in der Wiener Stadtplanung als Reaktion auf die gesellschaftlichen Entwicklungen (Interview Michael Rosenberger 2015) erstmals explizit eine gesellschaftspolitische Forderung. Wien sieht sich in der Tradition der europäischen Stadt „in der Aufstieg und soziale Gerechtigkeit ermöglicht werden“ (MA 18 2005: 15) und die Interessen artikulierungsschwacher Gruppen Berücksichtigung finden. Die Organisation von offenen Planungsprozessen und einer partizipativen Quartiersentwicklung sind ein wichtiger Schritt, um auf möglichst breiter Basis Stadt zu gestalten. Damit allerdings auch sozial benachteiligte Gruppen, ältere wie jüngere, künftig besser in diese Prozesse involviert werden und diese nicht sozial-selektiv ablaufen, braucht es neue und innovative Ansätze der Beteiligung.

Identität

Universalistische Stadttheorien gehen davon aus, dass sich die Stadtentwicklung im Zeitalter der Globalisierung weltweit annähert. Die Stadt Wien besitzt als Kulturstadt mit den historisch gewachsenen Gründerzeitvierteln herausragende Identitätsträger. Wie sich eine eigenständige Identität der neuen Stadtteile neben der enormen Präsenz der gewachsenen Quartiere entwickeln kann, bleibt abzuwarten. Auf dem Weg zu einer Identität der neuen Stadtteile setzt Wien auf ein „organisches Wachstum“, bei dem Altes bewahrt und zugleich Neues erprobt wird. Im Nordbahnviertel stellen die Bebauung und die Freiflächenplanung einen deutlichen Kontrast zu den umgebenden Gründerzeitvierteln dar. Im aktuellen Wettbewerbsgebiet des Nordbahnareals distanziert man sich klar von der klassischen und erprobten Blockrandbebauung, die im Leitbild 1993 noch für das ganze Gebiet vorgesehen war. Die Projektjury entschied sich für die Symbolik der Postmoderne mit einem städtebaulichen Entwurf, der acht in den Freiraum kragende Hochhäuser vorsieht. Gleichzeitig findet aber eine Neuinwertsetzung der historischen Bestandsgebäude oder vorhandener topographischer Strukturen statt. Diese Elemente dienen der Identifikation mit dem Standort und übernehmen als Anknüpfungspunkte zur Stadtgeschichte eine identitätsstiftende Funktion. „Urbanität ist Präsenz von Geschichte im Alltag des Städters“ (Siebel 1994: 7) hält Siebel fest und daher wird es „[...] ganz entscheidend für die künftige urbane Qualität unserer Städte sein, wie mit diesen Resten der industriellen Vergangenheit der Städte umgegangen wird“ (ebd. 16). Aber auch über die baulich-räumliche Dimension hinaus werden in den neuen Quartieren aktiv identitätsfördernde Maßnahmen ergriffen. Die Einrichtung des Stadtteilmanagements leistet nicht nur einen wichtigen Beitrag zur sozialen Kohäsion im Viertel, sondern wird

auch in Zukunft durch die gemeinschaftlichen, niederschweligen Projekte einen wesentlichen Einfluss auf die Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit dem Quartier haben.

Die neue Urbanität aus räumlicher und akteurszentrierter Perspektive

Die Untersuchung der Wiener Planungskonzepte nahm verschiedene räumliche Ebenen von Urbanität in den Fokus. Der Urbanitätsbegriff wurde sowohl im gesamtstädtischen als auch im quartiersbezogenen Kontext betrachtet. Anhand des Fallbeispiels Nordbahnhof konnten sogar einzelne städtebauliche Elemente im Rahmen einer neuen Urbanität näher beleuchtet werden. Urbanität wird auf unterschiedlichen räumlichen Maßstabsebenen gedacht und entwickelt. Im Zuge der Analyse konnten in der Planungsphase zudem eine Vielzahl von Akteuren identifiziert werden, die auch in Zukunft wichtige Funktionen bei der Stadterweiterung einnehmen werden. Diese öffentlichen und privaten Akteursgruppen aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Kultur werden in der Realisierungsphase die Weichen für die Entstehung von Urbanität in den neuen Quartieren stellen. Aus der gegenwärtigen Perspektive scheint es, als würden die hohen Ansprüche der Stadt Wien an eine neue Urbanität angesichts der gegebenen Rahmenbedingungen und der Vielzahl an beteiligten Akteuren und Interessen im gewünschten Umfang kaum realisierbar sein. Damit die „Vision einer neuen Urbanität“ über informelle Konzepte und Leitbilder hinaus auch umgesetzt wird, braucht es neben dem umfangreichen Einsatz von städtebaulichen Verträgen einen grundlegenden Paradigmenwechsel in der Wiener Planungskultur hin zu einer diskursiven und transparenten Stadtentwicklung unter Einbeziehung diverser Akteure. Letzten Endes aber kann Urbanität nur dort entstehen, wo die Stadt oder das Quartier durch Bewohnerinnen und Bewohner, oder allgemein formuliert Nutzerinnen und Nutzer, belebt wird. Sowohl das Zusammenspiel der Akteure in den folgenden Bebauungs- und Realisierungsetappen, als auch die Belegung des Quartiers in den kommenden Jahren, stellen im Kontext von „Urbanität als Prozess“ einen interessanten Gegenstand für fortführende Untersuchungen dar. Um diese Überlegungen zu den Akteursebenen und den räumlichen Maßstabsebenen zu verdeutlichen, dient die nachfolgende Grafik.²³

²³ Die angeführten Akteure können auf unterschiedlichen Raumebenen wirken. Akteursebenen und Raumebenen stehen in der Tabelle also nicht nur horizontal, sondern auch diagonal in Beziehung zueinander.

URBANITÄT	Akteure	Räumlicher Maßstab
Makroebene	Stadtpolitik und Stadtgesellschaft	Stadt
Mesoebene	Institutionen und Gruppen (Politik, Verwaltung, Wirtschaft, private Zusammenschlüsse, Vereine etc.)	Quartier
Mikroebene	Individuum bzw. Nutzerinnen und Nutzer	Baufeld (Wohnblock, Platz, Straße, Vorgarten etc.)

Tabelle 2: Akteurs- und Raumebenen von Urbanität (eigene Darstellung)

5.3 Ausblick: Die Perspektive des Urbanitätsbegriffs

Urbanität scheint zeitlos und ist zugleich ein Kind seiner Zeit. Der Begriff dient als Zauberformel in der Stadtentwicklung und als „Universalvokabel“ mit diffuser Bedeutungszuschreibung im öffentlichen und politischen Diskurs. Dabei handelt es sich bei Urbanität um mehr als eine bloße Worthölse. Dahinter verbirgt sich ein vielschichtiges Phänomen, dem nur Rechnung getragen werden kann, wenn die historische und soziale Entwicklung des Begriffs Berücksichtigung findet und zugleich Bezug auf die Prozesse der Gegenwart genommen wird. Urbanitätsdiskurse, die ein überkommenes und idealisiertes Bild der europäischen Stadtgesellschaft zeichnen, ignorieren die sich wandelnden sozialen, ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen. Die Städte und ihre Gesellschaft haben sich im Laufe der Zeit immer wieder neu erfunden und werden sich auch in Zukunft neu erfinden. Insofern wird Urbanität auch im 21. Jahrhundert eine Rolle spielen, weil der Begriff nicht nur städtebauliche und gesellschaftliche Merkmale beinhaltet, sondern auch eine Vision transportiert, die Aussicht auf eine bessere Zukunft bietet. Was dem Begriff der Urbanität zugutekommt, ist sein gewachsener Mythos, d.h. der utopische und visionäre Charakter, der diesem Wort eingeschrieben ist und der durch einen relativ neu etablierten Begriff, wie bspw. Nachhaltigkeit, nie ersetzt werden kann. Der Terminus Urbanität erscheint gerade aufgrund seiner Deutungsvielfalt kompatibel mit den Leitthemen der postmodernen Stadtplanung zu sein. Der Begriff steht für weit mehr als nur die städtebaulichen Grundsätze des 21. Jahrhunderts oder die Grundfunktionen der Stadt. Es gelingt dem Begriff, im fachlichen Diskurs trotz seines Bedeutungsumfangs Konturen zu bewahren und die Qualitäten, aber auch die Widersprüche der europäischen Stadt im Kern zu transportieren.

Nähert man sich dem Begriff und seinen zentralen Komponenten aus soziologischer und städtebaulicher Perspektive, lassen sich die Komplexität und die Gegensätzlichkeit von Urbanität erahnen. Eine eindeutige Definition kann freilich auch eine solche Untersuchung nicht liefern; sehr wohl aber die Grundlage für weiterführende Überlegungen und Perspektiven des Begriffs, deren Betrachtung aus multidisziplinären Blickwinkeln interessant scheint. Abschließend soll deshalb auf Basis der zuvor beschriebenen Entwicklungen und Analysen auf allgemeiner Ebene die Frage geklärt werden, was der Urbanitätsbegriff für die Planung einer wachsenden europäischen Stadt im 21. Jahrhundert bedeuten kann und welche Potentiale und Herausforderungen sich gegenwärtig und künftig ergeben.

Differenz als Normalfall

Migrationsprozesse, gesellschaftliche Polarisierung und die Heterogenisierung der Lebensstile sind keine Entwicklungen, die nur auf Wien beschränkt sind. Das Aufeinanderprallen von sozialen Unterschiedlichkeiten und kulturellen Widersprüchen stellen die europäischen Städte vor große Herausforderungen. Die vielfältige Stadtgesellschaft scheint, wenn überhaupt, nur noch partiell integriert zu sein. Die Differenz zwischen dem Eigenen und dem Fremden wird zum konstituierenden Element der Gesellschaft. Urbanität im 21. Jahrhundert braucht daher nicht nur ein hohes Maß an gegenseitigem Verständnis aller beteiligten Akteure, sondern auch eine bewusste Auseinandersetzung der Stadtgesellschaft mit dem eigenen Selbstverständnis. Ungleichheiten und gesellschaftliche Kontroversen begleiteten die europäische Stadt in allen Epochen und werden auch in Zukunft Gegenstand politischer und sozialer Auseinandersetzungen sein. Die vielfältige Stadtgesellschaft muss sich bewusst mit ihren sozialen und kulturellen Unterschieden auseinandersetzen. Zudem muss die Vielfalt als Chance gesehen werden, denn nur durch die soziale Interaktion können in einer differenzierten Gesellschaft auch Innovationen ermöglicht werden.

Neue Urbanität der Mittelschicht

Baulich manifestiert sich die neue Urbanität vor allem in den neuen Stadtteilen. Auch wenn es von öffentlicher Seite die Bestrebung gibt, eine soziale Durchmischung in den neu entstandenen Vierteln zu forcieren, ist der Neubau zunächst vor allem für zahlungskräftige Bevölkerungsschichten attraktiv. Die neue Urbanität bleibt in erster Instanz der Mittelschicht vorenthalten. Neben einem relativ homogenen Wohnungsangebot im Neubaubestand befördern auch Privatisierungstendenzen im öffentlichen Raum oder die Kommerzialisierung des Stadtraums die soziale Vereinseitigung der neuen Viertel. Mit der

Ausrichtung der Städte auf zahlungsfähige Konsumentinnen und Konsumenten werden die Entmischung und Homogenisierungstendenzen von städtischen Quartieren begünstigt und eine „Cappuccino-Urbanität“, d.h. eine auf Konsum beschränkte Vorstellung von Urbanität, befördert (Sieverts 2010). Ins Zentrum muss daher die Haltung der privaten und der öffentlichen Akteure rücken. Damit die neuen Quartiere und Stadträume nicht nur sozial selektiv zugänglich sind, bedarf es einer bewussten und gezielten Steuerung und sozialräumlichen Entwicklung der Stadt durch die öffentliche Hand und die städtischen Planung. Dabei scheint es freilich bis zu einem gewissen Grad utopisch, wie Häußermann und Siebel soziale Chancengleichheit zu fordern (Häußermann/Siebel 1992: 38). Aber gerade in einer zunehmend differenzierten Gesellschaft ist die Forderung nach der gesellschaftlichen Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen erforderlich, um der fortschreitenden sozialen Polarisierung und räumlichen Segregation entgegenzusteuern.

Nachhaltige Urbanität

Ökologische Leitthemen dominieren aufgrund eines veränderten Bewusstseins im Umgang mit Energie und Ressourcen seit einigen Jahren auch die Stadtentwicklung. Dabei schließen sich die Leitbilder Urbanität und Nachhaltigkeit, sowohl unter ökologischen, sozialen als auch ökonomischen Gesichtspunkten nicht per se aus, sondern können im Gegenteil sogar voneinander profitieren. Die kompakte, dichte und fußläufige Stadt kann sowohl urban als auch nachhaltig und grün sein. Dies erfordert allerdings strategische und innovative Lösungen im Umgang mit den beschränkten Flächen- und Ressourcenkapazitäten unter Gewährleistung qualitativ hochwertiger Strukturen (Interview Michael Rosenberger 2015). Die Gestaltung grüner öffentlicher Räume in Form von Alleen, Parks, oder Stadtbiotopen kann nicht nur als ein Beitrag zu einer nachhaltigen Quartiersentwicklung, sondern unter den gegebenen Bedingungen auch als ganz zentraler Baustein zu einer neuen und vor allem zukunftsfähigen Urbanität bewertet werden.

Vielfalt an Akteuren

Urbanität hat, wie Salin anmerkte, immer auch eine politische Dimension. Urbanität entsteht nicht nur durch die Nutzerinnen und Nutzer, sondern bereits im Zusammenspiel zahlreicher Akteure bei der Planung und Entwicklung. In den vergangenen Jahrzehnten lässt sich eine zunehmende Ausdifferenzierung bei den Akteuren der Stadtentwicklung feststellen. Die neue Urbanität wird von einer Vielzahl von öffentlichen und insbesondere

privaten Akteuren mit unterschiedlichen Interessen geformt.²⁴ Umso wichtiger ist es, den Begriff trotz seiner Vielfalt klar zu kommunizieren und eine gemeinsame Gesprächsbasis zu schaffen. Bürgerinnen und Bürger stellen dabei eine neue Akteursgruppe dar, die sich in Form von bottom-up Prozessen in die Stadtentwicklung einbringt und einen entscheidenden Beitrag zum Gelingen einer neuen Urbanität leistet - denn Urbanität kommt nur zustande, wenn sich der Mensch als „politisches Wesen“ einbringt (Salin 1960: 13f.). Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern darf dabei nicht als „Verfahrensweise“ und als temporäres Instrument der Stadtentwicklung verstanden werden, sondern als Teil einer neuen Planungskultur. Denn Urbanität, so Häußermann und Siebel, „lebt vom Engagement der Bürger“ (Häußermann/Siebel 1992: 39; vgl. Hassenpflug 2000: 45f.). Die Rückbesinnung auf die Ursprünge des Urbanitätsbegriffs und der Stadt als „res publica“ zeigt sich deutlich anhand der gegenwärtigen, sozialen und politischen Bewegung „Recht auf Stadt“ (Lefébvre 1972), die die Forderung nach einer umfassenden sozialen, ökonomischen und politischen Teilhabe der Gesellschaft an der Stadtkultur vertritt. Vor dem Hintergrund von Segregation, Gentrifizierung und Privatisierungstendenzen muss die „aktive Mitwirkung einer Stadtgesellschaft am Stadtregiment“ (Salin 1960:13) in den europäischen Städten der Zukunft umfassend gefördert werden.

²⁴ In gewisser Weise bilden Zahl und Vielzahl der unterschiedlichen Akteure bereits auf übergeordneter Ebene eine Art „Meta-Urbanität, da bei Planungsprozessen z.B. in Kleinstädten oder Dörfern wesentlich weniger Akteure beteiligt sind.

Literaturverzeichnis

- Albers, Gerd; Wékel, Julian (2008): Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung; Darmstadt.
- Baganz, Gösta (1995): Ort Ineinssetzen: Nur Verluste? Der Zwang zur Identifikation in: Schwarz, Ullrich (Hrsg.): Risiko Stadt? Perspektiven der Urbanität. Deutscher Architektentag 1994. Hamburg, (140-146).
- Bahrtdt, Hans Paul (1961): Die moderne Großstadt: soziologische Überlegungen zum Städtebau. Opladen.
- Baum, Martina (2008): Urbane Orte: Ein Urbanitätskonzept und seine Anwendung zur Untersuchung transformierter Industrieareale. Dissertation. Karlsruhe
http://www.ubka.unikarlsruhe.de/dbkit/uv/getUvkaDocument.php?vv_id=1000009114 (9. April 2013).
- BBSR (Hrsg.)(2004): Best practices "neue Urbanität auf alten Bahnflächen". Projektauftrag "vom Reissbrett aufs Gleisbett". Städtebauliche Chancen und Risiken bei der Entwicklung von Bahnflächen (zentrenrelevante Areale) ; Forschungsvorhaben im Rahmen des Forschungsprogramms experimenteller Wohnungs- und Städtebau. Bonn.
http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/WP/1998_2006/2003_Hef t5_DL.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (2. Oktober 2014).
- Beckmann, Klaus.; Tintemann, Inken (2004): Umnutzung von Bahnbrachen – Schlussfolgerungen aus innovativen Projektbeispielen in: Informationen zur Raumentwicklung Heft 9/10.2004.
- Benze, Andrea; Gill, Julia; Hebert, Saskia (2013): Urbane Lebenswelten. Strategien zur Entwicklung großer Siedlungen. Studie und Projektrecherche für die IBA Berlin 2020. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Berlin
http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/baukultur/iba/download/studien/IBA-Studie_Urbane_Lebenswelten.pdf (21. November 2014).
- Berndt, Heide (1967): Der Verlust von Urbanität im Städtebau in: Das Argument. Heft 44. 9. Jg. (263-286) <http://inkrit.de/argument/archiv/Das%20Argument%2044.pdf> (20. Juli 2014).
- Breitling, Peter (1979): Urbanität als städtebauliche Zielvorstellung in: Conrads, Ulrich u.a.: Zwischen Transformation und Tradition. Städtebau in der zweiten Hälfte des 20.Jahrhunderts. München. (82-87).
- Bretschneider, Betül (2007): Remix City. Nutzungsmischung ein Diskurs zu neuer Urbanität. Europäische Hochschulschriften. Wien.
- Curdes, Gerhard (1997): Stadtstruktur und Stadtgestaltung. Stuttgart.

Dangschat, Jens (1994): Multikulturelle Gesellschaft und sozialräumliche Polarisierung in: Schwarz, Ullrich (Hrsg.): Risiko Stadt? Perspektiven der Urbanität. Deutscher Architektentag 1994. Hamburg. (178-191).

Dirksmeier, Peter (2009): Urbanität als Habitus. Zur Sozialgeographie städtischen Lebens auf dem Land. Bielefeld.

Düwel, Jörn; Gutschow, Niels (2001): Städtebau in Deutschland im 20. Jahrhundert. Ideen. Projekte. Akteure. Stuttgart.

Eisinger, Angelus (2004): Urbanität: Ein Element zeitgemäßer Standortpolitik? in: Marie Hilber, Louise; Ergez, Ayda (Hrsg.): Stadtidentität. Der richtige Weg zum Stadtmarketing. Zürich. (93-103).

Feldtkeller, Andreas (1994): Die zweckentfremdete Stadt. Wider der Zerstörung des öffentlichen Raumes. Frankfurt a.M..

Frech, Siegfried; Reschl, Richard (Hrsg.) (2010): Urbanität neu planen. Aachen

Frey, Oliver; Koch Florian (2010): Die Europäische Stadt. Dimensionen und Widersprüche eines transdisziplinären Leitbilds in: Raumplanung 153. (261-266).

Frey, Oliver; Koch, Franz (2011): Ausblick: Herausforderungen für die Zukünfte der europäischen Stadt in: Frey, Oliver; Koch, Franz (Hrsg.), Die Zukunft der Europäischen Stadt. Wiesbaden. (419-426).

Frey, Otto; Klotz, Arnold (1992): Der Beirat und die Projektteams – Dialog mit offenem Ende. in: Magistratsdirektion, Stadtbaudirektion – Gruppe Planung (Hrsg.): Urbane Identität. Beirat für die Stadtentwicklungsbereiche in: Wien wächst. 2-3 1992. Wien (16-18)

Frick, Dieter (2006): Theorie des Städtebaus. Zur baulich-räumlichen Organisation von Stadt. Tübingen.

Haas, Franz (2006): Der Wiener Nordbahnhof. Auf Schienen unterwegs. Erfurt.

Hassenpflug, Dieter (2000): Die europäische Stadt als Erinnerung, Leitbild und Fiktion. in: Hassenpflug, Dieter (Hrsg.): Die europäische Stadt - Mythos und Wirklichkeit. Reihe Region-Nation-Europa. Band 4 (11-48).

Hassenpflug, Dieter (2006): Reflexive Urbanistik – Reden und Aufsätze zur Europäischen Stadt, Weimar.

Hatz, Gerhard; Herzog, Stephan; Strahl, Wiebke (2008): Neue Urbanität in innerstädtischen Brachen in: Fassmann, Heinz; Hatz, Gerhard; Matznetter, Walter (Hrsg): Wien – Städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen. Wien. (181-217).

Hauser, Susanne (2004): Industrieariale als urbane Räume in: Siebel, Walter (2004): Die europäische Stadt. Frankfurt a.M..

Häußermann, Hartmut; Läßle, Dieter; Siebel, Walter (2008): Stadtpolitik. Frankfurt a. M..

Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (1992): Urbanität. Stadtentwicklungsplan. Studie im Auftrag der MA 18 (Hrsg.) Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung . Stadtgestaltung, Nr. 37. Wien.

Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (1987): Neue Urbanität. Frankfurt a. M.

Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter (2000): Stadt und Urbanität zitiert nach: Martina Löw, Silke Steets, Sergej Stoetzer (2007): Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie. Opladen.

Heineberg, Heinz (1989): Stadtgeographie. Grundriss allgemeine Geographie Teil X. Paderborn.

Heineberg, Heinz (Hrsg.) (2014): Stadtgeographie. Paderborn.

Helbrecht, Ilse (2014): Urbanität und Ruralität in Lossau, Julia; Freytag, Tim; Lippuner, Roland (Hrsg.): Schlüsselbegriffe der Kultur- und Sozialgeographie. Stuttgart. (167-181).

Helbrecht, Ilse; Dirksmeier, Peter (2011): Performative Urbanität – Die dauerhaften Folgen flüchtiger Begegnungen in der Stadt in: Wohnbund-Informationen 2 + 3. (25-27).

Herlyn, Ulfert (2002): Zum Bedeutungswandel der öffentlichen Sphäre – Anmerkungen zur Urbanitätstheorie von H.P. Bahrdt in: Siebel, Walter (2004): Die europäische Stadt. Frankfurt a.M. (121-130).

Melzer, Anja (2014): Kopf-an-Kopf-Rennen um stärkstes Wachstum in: Der Standard. 9. September 2014 <http://derstandard.at/2000005162883/Kopf-an-Kopf-im-Rennen-um-das-staerkste-Wachstum> (15. Dezember 2014).

IBA Berlin 2020 (Hrsg.)(2013): IBA-Werkstattgespräch. Mehr Stadt in der Stadt–ist Urbanität planbar? Dokumentation der Veranstaltung vom 15. Mai 2013. http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/baukultur/iba/download/IBA-Werkstattgespraech_Urbanitaet.pdf (3. Januar 2014).

Illing, Ulrich; Thiel, Erhard (2005): „kompakt-urban-grün“. Ein neues Leitbild für München. in Stadt + Grün. Das Gartenamt 54. Jahrgang. Nr. 5., 2005. München (15-19)
archiv.patzerverlag.de/Portals/4/Archiv/SUG/SUG_2005_05.pdf (19. November 2014).

Jacobs, Jane (1963): Tod und Leben amerikanischer Städte. Braunschweig/Wiesbaden.

Kaltenbrunner, Robert (2009): Neue Urbanität? Entwicklungstendenzen und Perspektiven des städtischen Raums in: RaumPlanung 147. (257-262)

Kanfer, Robert (1978): Städtebauliche Studie Nord-Bahnhof. Wien

Kil, Wolfgang (1995): Identität entsteht durch Aneignung in: Schwarz, Ulrich (Hrsg.): Risiko Stadt? Perspektiven der Urbanität. Deutscher Architektentag 1994. Hamburg, (140-146).

Kleger, Heinz (2000): Was kann europäische Urbanität heue bedeuten? in: Hassenpflug, Dieter (Hrsg.): Die europäische Stadt - Mythos und Wirklichkeit. Reihe Region-Nation-Europa. Band 4. (143-176).

Koll-Schretzenmayr, Martina (2006): Brownfield Redevelopment – Steuerungsmöglichkeiten, Rollen, Kooperationen. in: Selle, Klaus: Planung neu denken. Band 2. Praxis der Stadt- und Regionalentwicklung: Analysen. Erfahrungen. Folgerungen. Dortmund. (394-406).

Kongress der Gemeinden und Regionen des Europarates (2008): Europäische Städtecharta II. Straßburg. Manifest für eine neue Urbanität.

<https://wcd.coe.int/com.instranet.InstraServlet?Index=no&command=com.instranet.CmdBlObGet&InstranetImage=903715&SecMode=1&DocId=1253862&Usage=2> (28. Januar 2015)

Krämer, Stefan; Kurz, Philip (2012): Soziale Mischung in der Stadt in: Harlander Tilman; Kuhn, Gerd; Wüstenrot Stiftung (Hrsg.): Soziale Mischung in der Stadt. Case Studies – Wohnungspolitik in Europa – historische Analyse. Stuttgart. (8-11).

Krämer, Steffen (2007): „Urbanität durch Dichte“: Die neue Maxime im deutschen Städte- und Siedlungsbau der 1960er Jahr in: Buttler, Adrian; Heute, Christoph (Hrsg.): Denkmal!Moderne. Architektur der 60er Jahre. Wiederentdeckung einer Epoche (106-115)
www.jovis.de/media/pdf/denkmalmoderne.pdf (9. Januar 2015).

Krick, Johannes (2013): Masterplan Urbanitätsoffensive Wien. Erdgeschoßzonen in Wien. Kurzfassung Strategien, Leitlinien und Maßnahmen. Studie im Auftrag der Wirtschaftskammer Wien. Wien. https://www.wko.at/Content.Node/Service/Verkehr-und-Betriebsstandort/Betriebsstandort/w/Kurzfassung_Masterplan_Urbanitaetsoffensive_Wien.pdf (10. Dezember 2014).

- Kuder, Thomas (2004): Nicht ohne: Leitbilder in Städtebau und Planung: Von der Funktionstrennung zur Nutzungsmischung. Berlin.
- Läpple, Dieter; Messling, Markus; Trabant, Jürgen (2011): Stadt und Urbanität im Zeitalter der Städte in: Läpple, Dieter; Messling, Markus; Trabant, Jürgen (Hrsg.): Stadt und Urbanität. The new metropolis – die neue metropole. Berlin. (11-33).
- Lees, Loretta (2010): Planning urbanity? in: Environment and Planning 2010/42 (2302 – 2308)
- Lefèbvre, Henri (1972): Die Revolution der Städte. München.
- Lefèbvre, Henri (1991): The Production of Space. Oxford: in: Helbrecht, Ilse (2014): Urbanität und Ruralität in Lossau, Julia; Freytag, Tim; Lippuner, Roland (Hrsg.): Schlüsselbegriffe der Kultur- und Sozialgeographie. Stuttgart. (167-181).
- Lichtenberger, Elisabeth (2002): Die Stadt. Von der Polis zur Metropolis. Wien
- Linde, Hans (1970): Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung. Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.). 3. Band, Hannover.
- MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien (Hrsg.) (1994): STEP94 – Stadtentwicklungsplan 1994 Wien. Wien.
- MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien (Hrsg.) (2005): STEP05 – Stadtentwicklungsplan 2005 Wien. Wien.
- MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung Wien (Hrsg.) (2014): STEP2025 – Stadtentwicklungsplan 2025 Wien. Entwurf. Wien.
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008357.pdf> (14.Februar 2015)
- MA 18 – Stadtstrukturplanung (Hrsg.) (1991): Stadtentwicklung Wien. Bausteine für die Fortschreibung des Stadtentwicklungsplanes. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung. Band 29. Wien
- MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung (2008): freiraum. stadtraum. wien. Vorsorge. Gestaltung. Management. Das Wiener Leitbild für den öffentlichen Raum. Arbeitsfassung. Wien. <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008121.pdf>
- MA 21A - Stadtteilplanung und Flächennutzung Innen-West (Hrsg.) (1993): Leitbild Nordbahnhof. Wien.
- MA 21A/ ÖBB Immobilienverwaltung (2013): Wettbewerb. Nordbahnhof, Wien 2 in: wettbewerbe. das magazin für baukultur. Jahrgang 37. Nr. 307. Wien. (51-73).

MA 21A/ÖBB (2014): Städtebauliches Leitbild Nordbahnhof 2014. Wien.
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/pdf/leitbild-nordbahnhof-2014.pdf> (5. November 2014).

MA 21A; ÖBB Immobilienverwaltung (2011). Nordbahnhof Städtebaulicher Ideenwettbewerb. Auslobung. 2. Teil Aufgabenstellung. Wien.
http://www.architekturwettbewerb.at/data/media/med_binary/original/1320230779.pdf (5. November 2014)

MA 23 – Wirtschaft, Arbeit und Statistik (Hrsg.)(2014): Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2014. Bezirksporträts <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/bezirksportraits-1-23.pdf> (12. Januar 2015).

Manderscheid, Katharina (2007): Urbanität im 21. Jahrhundert – Verfall oder Chance einer Lebensform? Eine soziologische Kontextualisierung in: Detlef Baum (Hrsg.): Die Stadt in der Sozialen Arbeit. Ein Handbuch für soziale und planende Berufe. Wiesbaden, (52–70).

Mayring, Philipp (2002): Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken. Weinheim.

Melzer, Anja (2014): Kopf-an-Kopf Rennen um stärkstes Wachstum in: Standard 5. September 2014 <http://derstandard.at/2000005162883/Kopf-an-Kopf-im-Rennen-um-das-staerkste-Wachstum> (19. Januar 2015).

Neuffer, Martin (1976): Urbanität als Ziel der Stadtpolitik in: Zeitschrift für Stadtgeschichte, Stadtsoziologie und Denkmalpflege. (268-281).

Neumann, Peter (2002): Zur Bedeutung von Urbanität in kleineren Industriestädten – Untersucht am Beispiel von Hennigsdorf und Ludwigsfelde im Umland von Berlin, Münster. Institut für Geographie, Westfälische Wilhelms-Universität Münster. Münster.

Pesch, Franz (2008): Stadtraum heute. Betrachtungen zur Situation des öffentlichen Raums in: RaumPlanung 136. (32-36).

Puscher, Gregor; Titz, Thomas; Planungsteam Nordwestbahnhof (2008): Stadt muss leben. Leitbild Nordwestbahnhof. enArchitekten im Auftrag der MA 21 A. Wien
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordwestbahnhof/pdf/broschuere.pdf> (5. Dezember 2014)

Reulecke, Jürgen (1985): Geschichte der Urbanisierung in Deutschland. Frankfurt a. M..

Roskamm, Nikolai (2011): Das Konstrukt Dichte und die „europäische Stadt“ in: Frey, Oliver; Koch, Franz (Hrsg.): Die Zukunft der Europäischen Stadt. Wiesbaden. (71-85).

Roskamm, Nikolai (2013): Das Leitbild von der Urbanen Mischung. Geschichte, Stand der Forschung, Ein- und Ausblicke. IBA Berlin 2020. Studie im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin. Berlin.

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/baukultur/iba/download/studien/IBA-Studie_Urbane_Mischung.pdf (8. Dezember 2014).

Salin, Edgar (1960): Urbanität in: 11. Hauptversammlung des Deutschen Städtetages (Hrsg.): Erneuerung unserer Städte. Neue Schriften des Deutschen Städtetages Stuttgart. (9-34).

Salin, Edgar (1970): Von der Urbanität zur "Urbanistik". Basel in: Kyklos 23. Issue 4. (869-881).

Schäfers, Bernhard (2010): Stadtsoziologie. Stadtentwicklung und Theorien. Grundlagen und Praxisfelder. Wiesbaden.

Schmitz, Stefan (2010): Urbanität 2.0 – Zur Entwicklung des Städtischen im Zeitalter zunehmender Virtualität in: Die alte Stadt. Heft 2/2010. Remshalden. (111-122).

Schneider, Helmut (1990): Urbanität als Planungsfaktor in: Schweizer Ingenieur und Architekt 1- 2. (22 -23).

Schubert; Herbert (2002): Ein neues Verständnis von urbanen öffentlichen Räumen in: Selle, Klaus (Hrsg.) (2002b): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte. AGB-Berichte, Bd. 49. Dortmund.

Seethaler, Christian (2000): Aktuelle Städtebauliche Planungen. Nordbahnhof in: MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.): Wien Städtebau. Der Stand der Dinge. Wien. (91).

Selle, Klaus (2002a): Stadt und öffentlicher Raum – Thema mit Variationen in: Kornhardt, Diethild; Pütz, Gabriele; Schröder, Thies (Hrsg): Stadt schafft. Mögliche Räume. Hamburg. (51-64).

Selle, Klaus (Hrsg.) (2002b): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte. AGB-Berichte, Bd. 49. Dortmund.

Selle, Klaus (2004): Öffentliche Räume in der europäischen Stadt – Verfall und Ende oder Wandel und Belebung? Reden und Gegenreden in: Siebel, Walter: Die europäische Stadt. Frankfurt a. M..

Selle, Klaus (2011): „Urbanität“ - was ist das? Interdisziplinäre Sondierungen zur Bedeutung eines viel gebrauchten Wortes - mit erstaunlichen Ergebnissen. Urbanität – eine

Fortsetzungsgeschichte, Teil 1. pnd | online Ausgabe 1/2011 http://www.planung-neu-denken.de/images/stories/pnd/dokumente/1_2011/selle.pdf (24. November 2014).

Selle, Klaus (2012): Was nun – Urbanität? Auf der Suche nach praktischen und programmatischen Folgerungen für Städtebau und Stadtpolitik. Urbanität – eine Fortsetzungsgeschichte, Teil 4. pnd | online Ausgabe 1/2012 http://www.planung-neu-denken.de/images/stories/pnd/dokumente/1_2012/selle_urbanitt4.pdf (24. November 2014).

Sennett, Richard (1983): Verfall und Ende des öffentlichen Lebens: die Tyrannei der Intimität. Frankfurt a. M..

Siebel, Walter (1994): Was macht eine Stadt urban? Zur Stadtkultur und Stadtentwicklung. Oldenburger Universitätsreden. Nr. 61 oops.uni-oldenburg.de/1232/1/ur61.pdf (4. Juli 2014).

Siebel, Walter (2000): Wesen und Zukunft der europäischen Stadt in: DISP 141. (28-34).

Siebel, Walter (2002): Urbanität ohne Raum in: Kornhardt, Diethild; Pütz Gabriele, Schröder, Thies (Hrsg.): Mögliche Räume: Stadt schafft Landschaft. Hamburg.(23-45).

Siebel, Walter (2004): Einleitung. Die europäische Stadt in: Siebel, Walter (Hrsg.): Die europäische Stadt. Frankfurt a.M.. (11-50).

Sieverts, Thomas (2001): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt. Raum und Zeit. Stadt und Land. Berlin.

Sieverts, Thomas (2010): Urbanität gestalten; in Urbanität gestalten, Stadtkultur in Essen und im Ruhrgebiet 1900 bis 2010. Museum Folkwang. Göttingen 2010. (275-278). www.denkwerkzukunft.de/newsletter/2010/Nr.5/Urbanitaet_Sieverts.pdf (15. Juli 2014).

Simmel, Georg (1903): Die Großstädte und das Geistesleben in: Petermann, Theodor (Hrsg.) Die Großstadt. Vorträge und Aufsätze zur Städteausstellung, Jahrbuch der Gehe-Stiftung Dresden. Band 9. Dresden. (185-206). <http://socio.ch/sim/verschiedenes/1903/grossstaedte.htm> (8. Oktober 2014).

Sonne, Wolfgang (2006): Kultur der Urbanität. Die dichte Stadt im 20. Jahrhundert in: Borgmann, Karsten; Bruhn, Matthias, Kuhrau, Sven; Marc, Schalenberg (Hrsg.): Das Ende der Urbanisierung? Historisches Forum Vol. 8 (49-68). <http://hsozkult.geschichte.hu-berlin.de/index.asp?id=775&view=pdf&pn=forum&type=diskussionen> (2. Januar 2015)

Sperle, Tilman, (2012): Stichworte zum urbanen Potenzial von Erdgeschoßzonen in: Conrad, Katharina; Scheuven, Rudolf: Perspektive Erdgeschoß, MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien. (135/136).

Spiegel, Erika (2000): Dichte in: Häußermann, Hartmut (2000): Großstadt; soziologische Stichworte. Opladen. (39-47).

Stadt Wien, Stadtentwicklung: Bisherige Entwicklung des Nordbahnhof :
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/bisherige-entwicklung.html> (5. Januar 2015).

Stadtentwicklung Wien (2014): Nordbahnhof - Städtebauliche Entwicklung
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/> (10. Januar 2015).

Steinbach, Josef (1994): Urbanität – Beiträge zu einem verhaltenstheoretischen und planungsbezogenen Konzept in: Raumforschung und Raumordnung 3/1994. (212-221).

Strom, Elizabeth; Mollenkopf, John (2004): Vom Reden und Handeln – Diskurs und Stadtentwicklung in New York und Berlin in: Siebel, Walter: Die europäische Stadt. Frankfurt a.M.. (284-300).

Tessin, Wulf (2004): Freiraum und Verhalten. Soziologische Aspekte der Nutzung und Planung städtischer Freiräume. Eine Einführung. Wiesbaden.

Tscherkes, Bohdan (2014): Identität, Architektur und Rekonstruktion der Stadt. Stadt- und Raumplanung. Band 14. Münster.

Wentz, Martin (2002): Der Öffentliche Raum als das Wesentliche des Städtebaus in: Selle, Klaus (Hrsg.): Was ist los mit den öffentlichen Räumen? Analysen, Positionen, Konzepte. AGB-Berichte, Band. 49. Dortmund. (191-198).

Wiener Stadtentwicklung: Nordbahnhof - Städtebauliche Entwicklung
<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/> (5. Januar 2015).

Wiener Wohnen (2014): Geschichte des kommunalen Wohnbau.
<https://www.wienerwohnen.at/wiener-gemeindebau/geschichte.html> (14. Oktober 2014).

Wirth, Louis (1938): Urbanism as a way of life in: The American Journal of Sociology, Vol 44, No. 1. (1-24) <http://www.jstor.org/stable/2768119> (8. Oktober 2014).

Wirth, Louis (1974): Urbanität als Lebensform in: Herlyn, Ulfert, (1974): Stadt- und Sozialstruktur, München. Reihe Nymphenburger Texte zur Wissenschaft. (42-66).

Wüst, Thomas (2004): Urbanität. Ein Mythos und sein Potential. Wiesbaden.

Zucha, Vlasta; Aichholzer Julian; Gruber, Kathrin und Christa Edlmayr (2010): Wohnqualität und soziale Gerechtigkeit in Wien. Ein Vergleich von Wohnqualität und Bewohnerstrukturen zwischen 1995 und 2008. Kurzfassung. Wien.

http://www.sora.at/fileadmin/downloads/projekte/2011_wohnqualitaet-soziale-gerechtigkeit_abstract.pdf (7. Januar 2015).

Verzeichnis Interview-Partnerinnen und Partner

- DI Michael Rosenberger, MA 18 - Magistrat für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Projektleiter Stadtentwicklungsplan 2025 am 25. Januar 2015
- DI Udo Häberlin, MA 18 - Magistrat für Architektur und Stadtgestaltung, Referat Landschaft und Öffentlicher Raum am 19. Januar 2015
- DI Andrea Dworzak MA 21 - Magistrat für Stadtteilplanung und Flächennutzung: Steuerungsteam Nordbahnhof am 3. Juli 2013 (allgemeine Informationen zur Entwicklung am Nordbahnhof)
- DI Alexandra Madreiter MA 21 - Magistrat für Stadtteilplanung und Flächennutzung: Steuerungsteam Nordbahnhof, Leitbild Nordbahnhof am 29. Juli 2013
- DI Andrea Mann, GB*20, Max-Winter-Platz-Gebietsbetreuung der Stadt Wien, Stadtteilmanagement Nordbahnviertel am 8. Januar 2015
- DI Markus Vogl, externer Experte Städtebau; Lehrbeauftragter Universität Stuttgart, Lehrstuhl Städtebau; Akademie der bildenden Künste Wien, Institut für Kunst und Architektur am 29. November 2014

Erklärung

Hiermit versichere ich,

- dass die ich die vorliegende Masterarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubter Hilfe bedient habe,
- dass ich dieses Masterarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe
- und dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit vollständig übereinstimmt.

Wien,

Curriculum Vitae

Name	Stefanie Döringer
Geburtsdatum	18. März 1988
Geburtsort	Freyung, Deutschland
Staatsbürgerschaft	Deutschland

AUSBILDUNG

voraussichtlich März/April 2015	Abschluss des Masterstudiums
August – Dezember 2012	Erasmus-Semester Universität Oslo, Department for Sociology and Human Geography , Norwegen
seit Oktober 2010	Masterstudium Raumforschung und Raumordnung (Geographie), Universität Wien (Wahlmodul Soziologie und Stadtforschung)
2007-2010	Bachelorstudium Soziologie, Universität Wien (Bachelorarbeit: Sozialer Wandel durch Handel? Eine genderspezifische Betrachtung zur Lage der ProduzentInnen im fairen Handel)
2007-1998	Landgraf-Leuchtenberg-Gymnasium Grafenau , Deutschland

PRAXISERFAHRUNG

Seit April 2014 Dienstvertrag	HuB Architekten ZT KG , 1170 Wien Mitarbeit „ <i>Masterplan Korneuburg 2036</i> “
September 2014 Volontariat	Open House Wien 2014 , 1020 Wien Architekturführungen Wohnbauprojekt Bike City, Nordbahnviertel

Juli 2013- März 2014
Werkvertrag

**Institut für Geographie und
Regionalforschung, Universität Wien**

1010 Wien
Kartographische Darstellungen und
Verschriftlichung der Studie „Standort- und
Entwicklungspotenziale im Nahbereich von
Bahnhöfen und Haltestellen in der
Stadtregion plus“ im Auftrag der
Planungsgemeinschaft Ost (PGO)

Juli-Oktober 2010
Volontariat

**Österreichische Akademie der
Wissenschaften Institut für Stadt- und
Regionalforschung**

1010 Wien
Mitarbeit am Projekt „Kunst und Plattenbau
in Wien“ (Recherche, Fotodokumentation)

November 2009 – April 2010
Praktikum

**Institut für Soziale Ökologie – IFF
Universität Klagenfurt, 1070 Wien**
Bereich Wissensmanagement

Juli – November 2009
Praktikum

Institut für Konfliktforschung, 1030 Wien
Mitarbeit am Projekt der namentlichen
Erfassung der ehemals inhaftierten
ÖsterreichInnen im KZ Ravensbrück
(Ausweitung der Archivrecherchen)

BESONDERE KENNTNISSE

Sprachen

- Latein (Latinum)
- Französisch Grundkenntnisse
- Norwegisch Grundkenntnisse
(Sprachzertifikat A2)
- Englisch fließend

EDV

- MS Office Word/ Power Point/
Access/Excel
- Adobe Illustrator Grundkenntnisse
- ESRI ArcMap Grundkenntnisse
- SPSS
- Atlas TI (Qualitative Datenanalyse)
- Reference Manager (Datenbank)