



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Raumstrukturelle und funktionale Ausstattungsmerkmale
von Stadtteilzentren

Eine Untersuchung des Fallbeispiels Zentrum Liesing in Wien“

verfasst von / submitted by

Dominic Timothy Campbell, BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien, 2019 / Vienna, 2019

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

A 066 855

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Geographie

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Axel Priebs

Mitbetreut von / Co-Supervisor:

Dipl. Geogr. Dr. Peter Görgl

Erklärung

Hiermit versichere ich,

- dass 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, am.....

Kurzbeschreibung

Städtische Zentren sind wichtige Raumeinheiten im Stadtgefüge, und bilden das Fundament der innerstädtischen Zentrenstruktur. Sie stellen zumeist zentral gelegene und gut erreichbare Orte dar, an denen sich unterschiedliche Nutzungen konzentriert. So handelt es sich bei ihnen oftmals um Wohn- und Arbeitsorte, die über mehrere Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, sowie über soziale Infrastruktur verfügen. Städtische Zentren können anhand unterschiedlicher Bezugspunkte in verschiedene Zentrentypen eingeteilt werden, wobei vor allem zwischen städtischen Hauptgeschäftszentren und Nebenzentren unterschieden werden kann. Der Fokus der vorliegenden Masterarbeit liegt auf den funktionalen Ausstattungsmerkmalen städtischer Nebenzentren, insbesondere Stadtteilzentren. So wurde im Rahmen einer empirischen Einzelfallstudie untersucht, welche Raumstruktur und funktionale Ausstattung das Zentrum Liesing im 23. Wiener Gemeindebezirk, am südlichen Stadtrand Wiens, aufweist. Das Fallbeispiel wurde in weiterer Folge hinsichtlich der normativen Ansprüche an Stadtteilzentren, sowie der Planungsansprüche, die für die Entwicklung des Zentrums formuliert wurden, bewertet. Im Rahmen der Analyse hat sich gezeigt, dass das Zentrum Liesing ein gut funktionierendes und stadtreional wirkendes Stadtteilzentrum ist, das sowohl den Planungsansprüchen als auch den normativen Ansprüchen an Stadtteilzentren größtenteils gerecht wird.

Abstract

Urban centres are important spatial units within the urban fabric, forming the foundation of the inner-city centre structure. They mostly represent centrally located and easily accessible places which can be used in different ways. Thus, they are often residential and working places with several retail and service facilities as well as social infrastructure. On the basis of different reference points, urban centres can be divided into different types of centres, whereby a distinction can be made between urban main business centres and secondary centres. This Master thesis focuses on the functional features of urban secondary centres, especially district centres. In this regard, the spatial structure and functional features of the Liesing Centre in Vienna's 23rd district, located on the southern outskirts of Vienna, were examined in the course of empirical a single case study. Subsequently, the case study was evaluated with regard to the normative requirements for district centres and the planning requirements formulated for the development of the centre. The analysis showed that the centre of Liesing is a well-functioning district centre, having effects on the regional. In

addition, it largely meets the planning requirements as well as the normative requirements for district centres.

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Tabellenverzeichnis..... | IV |
| Kartenverzeichnis..... | IV |
| Abbildungsverzeichnis..... | IV |
| Diagrammverzeichnis | IV |
| Fotoverzeichnis | V |
| 1. Einleitung..... | 1 |
| 2. Theoretische Grundlagen..... | 3 |
| 2.1 Begriffsdefinitionen | 3 |
| 2.1.1 Zentrum | 3 |
| 2.1.2 Zentralität | 4 |
| 2.1.3 Polyzentralität | 6 |
| 2.2 Innerstädtische Zentren | 8 |
| 2.2.1 Das innerstädtische Zentralsystem..... | 10 |
| 2.2.2 Zur Typisierung innerstädtischer Zentren..... | 11 |
| 2.3 Funktionale Ausstattung und Raumstruktur von Stadtteilzentren..... | 13 |
| 2.3.1 Einzugsbereich | 14 |
| 2.3.2 Angebotsstruktur im Einzelhandel..... | 14 |
| 2.3.3 Komplementäre Nutzung..... | 14 |
| 2.3.4 Verkehr und Erreichbarkeit..... | 16 |
| 2.3.5 Öffentliche Räume..... | 17 |
| 2.4 Exkurs: Einkaufszentren | 18 |
| 3. Methodische Herangehensweisen..... | 21 |
| 3.1 Auswahl des Fallbeispiels | 21 |
| 3.2 Forschungsfragen | 22 |
| 3.3 Methodik | 22 |
| 3.3.1 Literaturrecherche..... | 23 |
| 3.3.2 Analyse der Planungsdokumente..... | 23 |
| 3.3.3 Bestandsaufnahme und -analyse..... | 24 |
| 3.3.4 Kartierung..... | 25 |
| 3.3.5 ExpertInneninterviews | 25 |
| 3.4 Ablauf der Arbeit..... | 26 |
| 4. Fallbeispiel: Zentrum Liesing | 28 |

| | |
|---|-----------|
| 4.1 Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebiets | 28 |
| 4.2 Räumliche Einbettung | 29 |
| 4.2.1 Die Lage in der Stadt | 29 |
| 4.2.1 Die Lage in der Nachbarschaft | 30 |
| 4.2.3 Die Lage in den überörtlichen Raumstrukturen | 30 |
| 4.3 Kontextualisierung: Stadtstruktur und Zentrensystem Wiens | 34 |
| 5. Entwicklungen im Zentrum Liesing | 37 |
| 5.1 Historische Analyse | 37 |
| 5.1.1 Die Geburtsstunde des 23. Wiener Gemeindebezirks | 37 |
| 5.1.2 Historische Ereignisse im erweiterten Untersuchungsgebiet | 38 |
| 5.1.3 Liesinger Platz und Anger | 39 |
| 5.1.5 Liesinger Brauerei | 39 |
| 5.2 Planungsansprüche für die Aufwertung des Zentrums Liesing | 40 |
| 5.2.1 Entwicklungskonzept Zentrum Liesing | 41 |
| 5.2.2 Das Städtebauliche Gutachterverfahren: Brauereigelände | 46 |
| 5.2.3 Ergebnisse der ExpertInneninterviews | 50 |
| 6. Bestandsaufnahme und -analyse | 54 |
| 6.1 Nutzungsstrukturanalyse | 54 |
| 6.1.1 Wohnnutzung | 54 |
| 6.1.2 Einzelhandels-, Dienstleistungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen | 55 |
| 6.2 Verkehrsstrukturanalyse | 64 |
| 6.2.1 Öffentlicher Verkehr | 64 |
| 6.2.2 Motorisierter Individualverkehr | 67 |
| 6.2.3 Rad- und Fußverkehr | 69 |
| 6.3 Analyse der öffentlichen Räume | 73 |
| 6.4 Einzugsbereich und Zentrentyp | 77 |
| 7. Beantwortung der Forschungsfragen | 80 |
| 7.1 Funktion des Zentrums Liesing | 80 |
| 7.2 Planungsansprüche für die Entwicklung des Zentrums Liesing | 81 |
| 7.3 Bewertung der Bestandssituation | 82 |
| 7.3.1 Wohnnutzung | 82 |
| 7.3.2 Angebotsstruktur Einzelhandel | 83 |
| 7.3.3 Dienstleistungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen | 84 |
| 7.3.4 Verkehr und Erreichbarkeit | 84 |
| 7.3.5 Öffentlicher Raum | 86 |
| 7.3.6 Fazit | 86 |

| | |
|--|------------|
| 7.4 Handlungsempfehlungen | 87 |
| 8. Conclusio..... | 90 |
| Quellenverzeichnis | 93 |
| Anhang | 100 |

Tabellenverzeichnis

| | | |
|------------|---|----|
| Tabelle 1: | Vergleichbare Abgrenzungskriterien innerstädtischer Zentren | 12 |
|------------|---|----|

Kartenverzeichnis

| | | |
|----------|--|----|
| Karte 1: | Abgrenzung des Untersuchungsgebietes | 28 |
| Karte 2 | Lages des Untersuchungsgebietes in Wien | 29 |
| Karte 3 | Historische Ortskerne | 32 |
| Karte 4 | Einkaufszentren in Wien und im Wiener Umland | 33 |
| Karte 5 | Fachmarktzentren in Wien und im Wiener Umland | 33 |
| Karte 6 | Branchenstruktur des Einzelhandels | 56 |
| Karte 7 | Branchenstruktur der Dienstleistungen und sozialen Infrastruktur | 60 |
| Karte 8 | Öffentlichen Personennahverkehrs | 66 |
| Karte 9 | Motorisierter Individualverkehr | 68 |
| Karte 10 | Rad- und Fußverkehr | 70 |
| Karte 11 | Parkanlagen | 73 |

Abbildungsverzeichnis

| | | |
|-------------|---|----|
| Abbildung 1 | Schematische Darstellung der zu entwickelnden Siedlungsachsen aus dem Jahr 1985 | 31 |
|-------------|---|----|

Diagrammverzeichnis

| | | |
|------------|---|----|
| Diagramm 1 | Branchenanteile im Einzelhandel | 58 |
| Diagramm 2 | Anteile der Einzelhandelseinrichtungen nach Bedarfsstufen | 59 |

| | | |
|------------|--|----|
| Diagramm 3 | Branchenanteile der Dienstleistungen und sozialen Infrastruktur | 63 |
|------------|--|----|

Fotoverzeichnis

| | | |
|--------|--|----|
| Foto 1 | Einkaufszentrum Riverside und das angrenzende ehemalige Brauhaus der Brauerei Liesing | 57 |
| Foto 2 | Busbahnhof am Liesinger Platz | 65 |
| Foto 3 | Ausblick aus dem Haus der Begegnung | 74 |
| Foto 4 | Liesinger Anger | 74 |
| Foto 5 | Innenhofanlage des Wohnbaus auf dem ehemaligen Brauereigelände | 76 |
| Foto 6 | Fußweg entlang des Liesingbach | 77 |

1. Einleitung

Stadtzentren bilden wichtige Kristallisationspunkte von Städten unterschiedlichen Maßstabs. Häufig konzentrieren sich in ihnen eine Reihe unterschiedlicher Funktionen, wodurch sie sowohl für die jeweilige Stadtbevölkerung als auch für den betreffenden Stadtteil oder die Gesamtstadt von außerordentlicher Bedeutung sein können. Stadtzentren können somit maßgeblich zur Lebens- und Wohnqualität in Quartieren, Stadtteilen, der Gesamtstadt oder sogar der Stadtregion beitragen, da sie in der Regel über gute Verkehrsanbindungen, eine größere Anzahl von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen, soziale Infrastruktur sowie öffentlich nutzbare Räume verfügen. Die Vielseitigkeit der funktionalen Ausstattung kann dabei als ein wesentlicher Faktor für die Anziehungskraft eines Zentrums und für dessen Versorgungsfunktion gesehen werden. Angesichts dieser funktionalen und raumstrukturellen Aspekte haben städtische Zentren ebenfalls eine symbolische Bedeutung, die oft in ihrem identitätsstiftenden Charakter zum Ausdruck kommt. Die Identifikation mit städtischen Zentren hängt dabei nicht nur mit ausstattungsbezogenen Aspekten zusammen, sondern wird oft auch von der Fähigkeit der jeweiligen Orte geprägt, der Bevölkerung als Kommunikations- und Begegnungsräume zu dienen (vgl. Metzmacher 2007: 31ff.; Kroll 2011: 31ff.).

Vor dem Hintergrund der oft vielseitigen Funktionen von Zentren beschäftigt sich die vorliegende Arbeit auf theoretischer Ebene mit normativen Merkmalen der raumstrukturellen und funktionalen Ausstattung städtischer Nebenzentren, die angesichts ihrer Bedeutung und Funktion von oft historisch geprägten, städtischen Hauptzentren zu unterscheiden sind. Die normativen Merkmale städtischer Nebenzentren, welche aus der entsprechenden Fachliteratur abgeleitet werden, werden im weiteren Verlauf der Arbeit auf das Fallbeispiel des Zentrums Liesing bezogen, und stellen einen Ausgangspunkt für die raumstrukturelle und ausstattungsbezogene Bewertung des Zentrums dar.

Beim Zentrum Liesing handelt es sich um ein jüngeres Stadtzentrum Wiens, welches sich am Liesinger Platz, nahe der südlichen Stadtgrenze, im 23. Wiener Gemeindebezirk befindet und allein wegen seiner räumlichen Lage als besondere Art eines städtischen Nebenzentrums verstanden werden kann. Dies spiegelt sich ebenso in unterschiedlichen Bezeichnungen wieder, die sich für das Zentrum in den Stadtentwicklungsplänen und Fachkonzepten der Stadt Wien finden lassen. Ein wesentlicher Impuls für die Entwicklung des Zentrums bildete die Umnutzung des Areals, auf dem bis Mitte der 2000er Jahre die Brauerei Liesing angesiedelt war. Die Dokumentation der planerischen und baulichen Entwicklung des

Zentrums Liesing wirkt aufgrund der wenigen Informationen zum Entwicklungsprozess undurchsichtig, wodurch in der vorliegenden Arbeit ebenso geklärt werden soll, welche Planungsansprüche für die Entwicklung des Zentrums formuliert wurden. Dies stellt den zweiten Ausgangspunkt für die Bewertung des Zentrums Liesing dar, dessen Bestandssituation somit sowohl den normativen Ansprüchen an städtische Nebenzentren, als auch den Planungsansprüchen für die Entwicklung des Gebietes gegenübergestellt wird. Hinsichtlich dieses Forschungsvorhabens ergibt sich folgende Forschungsfrage für die vorliegende Masterarbeit: Wie kann die Raumstruktur und funktionale Ausstattung des Zentrums Liesing bezüglich seiner Planungsansprüche sowie der normativen Ansprüche an Stadtteilzentren bewertet werden?

Der weitere Verlauf der Arbeit gliedert sich in drei größere Teile. Beim ersten Teil handelt es sich um eine Annäherung an den Forschungsgegenstand, welche als theoretische Grundlage für den weiteren Verlauf der Arbeit zu verstehen ist. Zu Anfang werden vorerst wichtige Begrifflichkeiten erläutert, die mit dem Forschungsgegenstand im Zusammenhang stehen. Anschließend findet eine Auseinandersetzung mit innerstädtischen Zentren statt, wobei auch unterschiedliche Beispiele zur Typisierung innerstädtischer Zentren veranschaulicht werden. Dies bildet die konzeptionelle Einbettung für die abschließende Beschäftigung mit raumstrukturellen und funktionalen Ausstattungsmerkmalen städtischer Nebenzentren.

Der zweite Teil der Arbeit beinhaltet neben der Begründung der Auswahl des Fallbeispiels die übergeordnete Forschungsfrage sowie die forschungsleitenden Fragestellungen. Darüber hinaus werden in diesem Teil der Arbeit jene Methoden vorgestellt, die zur Beantwortung der Forschungsfragen herangezogen wurden.

Der dritte Teil der Arbeit widmet sich dem Fallbeispiel, wobei zu Beginn einführend auf die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes eingegangen wird. Im Anschluss wird das Untersuchungsgebiet in seine räumliche Umgebung eingebettet, wobei hier auch auf seine Funktion in der Stadt- und Zentrenstruktur Wiens fokussiert wird. Zu Beginn des Kapitels 5 findet die historische Analyse des Untersuchungsgebietes statt. Nachfolgend werden die Planungsansprüche wiedergegeben, die für die Entwicklung des Zentrums formuliert wurden. In Kapitel 6 wird die heutige Bestandssituation im Zentrum Liesing dargestellt, während in Kapitel 7 abschließend die Forschungsfragen beantwortet werden.

2. Theoretische Grundlagen

Im folgenden Kapitel soll sich dem Forschungsgegenstand auf theoretischer Ebene angenähert werden. Der Fokus liegt hierbei auf unterschiedlichen Ansätzen, die sich mit raumstrukturellen und funktionalen Ausstattungsmerkmalen von Stadtteilzentren beschäftigen. Um jedoch ein möglichst tiefgreifendes und umfassendes Verständnis des Forschungsgegenstandes zu erlangen, werden in diesem Zusammenhang vorerst wichtige Begrifflichkeiten erläutert. Im Anschluss daran findet eine theoriebezogene Auseinandersetzung mit innerstädtischen Zentren statt, wobei der konzeptionelle Ansatz des innerstädtischen Zentrumsystems sowie Abgrenzungskriterien unterschiedlicher Zentrentypen vorgestellt werden. Abschließend werden raumstrukturelle und funktionale Ausstattungsmerkmale von städtischen Nebenzentren, insbesondere Stadtteilzentren, wiedergegeben. Angesichts dessen soll herausgearbeitet werden, welchen normativen Ansprüchen diese Zentren unterliegen. Dies stellt im weiteren Verlauf der Arbeit einen wichtigen Aspekt dar, um das Zentrum Liesing bewerten zu können.

2.1 Begriffsdefinitionen

2.1.1 Zentrum

Der Begriff „Zentrum“ gehört heutzutage zum Standardrepertoire des gesellschaftlichen Vokabulars und wird in vielen unterschiedlichen Kontexten verwendet. Besondere Anwendung findet der Begriff jedoch in räumlicher Hinsicht, was ebenso in seiner Wortherkunft und ursprünglichen Bedeutung zum Ausdruck kommt.

Grundsätzlich leitet sich der Begriff des Zentrums vom griechischen Wort *kentron* ab, womit die Spitze eines Zirkels oder auch der Mittelpunkt eines Kreises benannt wird. In der heutigen Praxis wird unter dem Begriff oftmals ein zentral gelegenes Gebiet wie beispielsweise ein Stadtzentrum bezeichnet, welches komplementär zum Begriff der Peripherie verstanden wird (vgl. Hoffmann 2012: 466). Ausgehend von dieser Erläuterung besitzt der Begriff in seiner ursprünglichen Bedeutung vor allem eine relationale Prägung, da implizit darauf hingewiesen wird, dass das Zentrum in seiner Existenz und Bedeutung maßgeblich von seiner Umgebung und von der Verflechtung mit ihr bestimmt wird.

2.1.2 Zentralität

In der Raumforschung stellt der Begriff der Zentralität sowie das damit bezeichnete Phänomen schon lange einen bedeutsamen Forschungsgegenstand dar, wobei die Auseinandersetzung mit dem Phänomen unter anderem zur Herausbildung der geographischen Zentralitätsforschung geführt hat. Trotz der Herausbildung der Zentralitätsforschung, bestehen unterschiedliche Auffassungen des Begriffs, welche im Folgenden wiedergegeben werden.

Einen Meilenstein der wissenschaftlichen Auseinandersetzung mit dem Phänomen der Zentralität ist die Theorie der Zentralen Orte von Walter Christaller aus dem Jahr 1933, bei der es sich um einen ökonomischen Erklärungsansatz für die räumliche Verteilung, Anordnung und Größe von Zentralen Orten in Süddeutschland handelt (vgl. Heineberg 2014: 91.). Die Zentralen Orte stellen gemäß des Ansatzes größere Siedlungen und Städte dar, an denen sich wichtige Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen konzentrieren, wodurch diese gegenüber ihrer räumlichen Umgebung eine gewisse Zentralität herausbilden. Nach Heineberg kann der Begriff der Zentralität im Christaller'schen Sinne als Bedeutungsüberschuss verstanden werden, „den ein Zentraler Ort (aufgrund seiner Ausstattung mit zentralen Einrichtungen) über die Versorgung der eigenen Einwohner hinaus besitzt [...].“ (ebd.) Demgegenüber gibt es jedoch auch andere Auslegungen des Zentralitätsbegriffes. Friedrich Koch geht in seiner Untersuchung zu nebenzentralen Standorten in Augsburg auf unterschiedliche Definitionen von Zentralität ein. Hierbei weist er darauf hin, dass manche WissenschaftlerInnen unter Zentralität die absolute Anziehungskraft eines Standortes verstehen, die sich sowohl auf die eigene ansässige Bevölkerung sowie auf Bevölkerungen in anderen Siedlungsgebieten bezieht. Eine wiederum andere Auslegung des Begriffes geht darauf zurück, dass Zentralität als Bedeutung eines zentralen Standortes verstanden wird, die sich aus der Kontakthäufigkeit unterschiedlicher Haushalte ergibt (vgl. Koch 1982: 114). In ähnlicher Weise kann unter Zentralität auch die Fähigkeit eines Ortes verstanden werden, einer Gesellschaft für verschiedene Arten von Austauschbeziehungen zur Verfügung zu stehen. Der Begriff wird in diesem Zusammenhang durch die Intensität der Interaktionen gemessen, welche sich aus der Anzahl der partizipierenden Individuen sowie der Kontakthäufigkeiten ableiten lässt (vgl. ebd.: 115).

Wie die oben angegebene Ausführung zeigt gibt es unterschiedliche Interpretationen des Zentralitätsbegriffes. Abgesehen davon existieren jedoch eine Reihe weiterer Begrifflichkeiten, die bei der Auseinandersetzung mit dem Zentralitätsbegriff ebenso zu

berücksichtigen sind. Zu nennen wäre hier der Begriff der zentralen Funktion beziehungsweise zentralen Dienste. Für Friedrich Koch stellen zentrale Funktionen Angebote von Gütern und Dienstleistungen dar, die für ihre betriebliche Erhaltung zentral gelegen und somit gut erreichbar sein müssen. Koch bezieht den Begriff der zentralen Funktion im weiteren Verlauf seiner Arbeit nicht nur auf Einrichtungen, die Güter und Dienstleistungen anbieten, sondern ebenso auf öffentliche Räume als Kommunikationsstätten (vgl. Koch 1982: 118f.). Nach dem Schweizer Geographen Hans Carol ergeben sich zentrale Funktionen durch die Interaktion zwischen KundInnen und der jeweiligen zentralen Funktion. Diese Interaktion führt nach Carol zu einer engen Verbindung zwischen dem Wohnort der KundInnen und dem Standort der jeweiligen Funktion (vgl. Carol 1960: 420). Die zentralen Funktionen versorgen nach Carol mehrere Personen innerhalb eines räumlichen Gebietes, wobei dies in engem Zusammenhang mit der jeweiligen Bevölkerungsdichte und dem vorhandenen Kaufkraftpotenzial steht. Carol beschreibt entsprechend den zugrundeliegenden Prinzipien des Marktes, die auch bei der Theorie der Zentralen Orte von Christaller von Bedeutung sind, dass die Nutzungsintensität einer zentralen Funktion in Beziehung mit ihrem Versorgungsbereich steht. Je häufiger eine zentrale Funktion genutzt wird, desto kleiner ist ihr Versorgungsbereich. Andersherum vergrößert sich der Versorgungsbereich einer zentralen Funktion, je seltener sie genutzt wird. Die Nachfrage nach zentralen Funktionen schafft somit eine Hierarchie der zentralen Funktionen (vgl. ebd.).

Der Bereich, den eine zentrale Funktion mit dem jeweiligen Angebot oder Dienst versorgt, kann Einzugsgebiet oder auch Einzugsbereich genannt werden. Der Einzugsbereich wird nach dem Diercke Wörterbuch der Geographie von einer oder mehreren zentralörtlichen Einrichtungen begründet, die sich an einem zentralen Ort ansammeln (vgl. Broll et al. 2017: 196). Zwischen dem Zentralen Ort und dem Einzugsbereich besteht aufgrund der Versorgungsfunktion eine funktionale Verflechtung. Der Einzugsbereich wird des Weiteren durch die Reichweite der zentralörtlichen Einrichtung begrenzt, wobei die Summe aller Einzugsbereiche einen zentralörtlichen Bereich bilden (vgl. ebd.).

Ein Teilraum des Einzugsbereichs ist der Nahbereich, bei dem es sich laut dem Diercke Wörterbuch der Geographie um jenes Gebiet handelt, das sich in unmittelbarer Umgebung eines Zentralen Ortes befindet und von diesem mit Gütern des täglichen Bedarfs und mit kurzfristig anfallenden Dienstleistungen versorgt wird (vgl. ebd.: 595). Der Nahbereich kann

in diesem Sinne als Einzugsbereich eines zentralen Ortes verstanden werden, in dem die Grundversorgung der ansässigen Bevölkerung abgedeckt wird (vgl. Broll et al. 2017: 595).

Für den weiteren Verlauf der Arbeit wird unter Zentralität die absolute Anziehungskraft eines Ortes hinsichtlich seiner Versorgungs- und Kommunikations- beziehungsweise Begegnungsfunktion für die ansässige und nicht ansässige Bevölkerung verstanden. Mit dieser relativ holistischen Auslegung des Zentralitätsbegriffes wird darauf abzielt die Relevanz eines Stadtzentrums im stadtreionalen Gesamtgefüge bezüglich infrastruktureller und sozialer Aspekte adäquat erfassen zu können.

2.1.3 Polyzentralität

Der Begriff der Polyzentralität stellt seit den 1990er Jahren einen wichtigen raumwissenschaftlichen Begriff dar, der nach Angelika Krehl (vgl. 2015: 160) jedoch über keine einheitliche Definition verfügt, sondern je nach Kontext neu definiert wird. Anna Growe und Christian Lamker (vgl. 2012: 3) unterscheiden hinsichtlich der Bedeutung des Begriffes zwischen einer polyzentrischen Raumstruktur, einem planerischen Konzept, dass eine polyzentrische Raumstruktur als Leitbild einer Stadtregion verfolgt sowie einer Verwaltungs- und Governance-Struktur. Der folgende Abschnitt widmet sich angesichts dieser Unterteilung primär der raumstrukturellen Dimension des Begriffes.

Entsprechend der raumstrukturellen Auslegung des Begriffes kann das Konzept der Polyzentralität für Claus Wiegandt et al. (vgl. 2015: 168) im Zusammenhang mit der Entstehung funktionaler Zentren am Stadtrand gesehen werden. Wiegandt et al., die das Konzept der Polyzentralität in ihrem Text primär auf Stadtregionen beziehen, halten fest, dass durch die dichotome Rollenverteilung von Kernstadt und Umland das komplexe Gefüge in Agglomerationsräumen nicht mehr adäquat beschrieben werden kann. Auf stadtreionaler Ebene sind polyzentrische Strukturen von ausdifferenzierten Zentralitätsmustern und diversen Zwischenformen von Stadt und Land gekennzeichnet (vgl. ebd.). Wiegandt et al. wählen in ihrem Beitrag unterschiedliche Herangehensweisen, um sich dem Begriff der Polyzentralität anzunähern. In analytischer Hinsicht handelt es sich bei Polyzentralität um einen Raumausschnitt, in dem mehrere Zentren mit jeweils unterschiedlichen Funktionen vorhanden sind. Hierbei entsteht ein Netzwerk aus Zentren innerhalb einer Region oder Stadtregion, wobei innerhalb des Zentrumsystems keine hierarchische Klassifizierung der Zentren existiert. Der Begriff der Polyzentralität verweist in diesem Sinne auf die bloße Anwesenheit mehrere

Zentren in einem verflochtenen und tendenziell urbanen Raum (vgl. Wiegandt et al. 2015: 169).

Wiegandt et al. gehen bezüglich räumlicher Erscheinungsformen polyzentrischer Stadtregionen auf eine Reihe von Unterscheidungskriterien ein. So differenzieren sie zwischen „post-suburban polycentric regions“ und „multi-core polycentric regions“. „Post-suburban polycentric regions“ sind laut den Autoren als Resultat der flächenmäßigen Ausdehnung von Kernstädten zu verstehen, wobei sich neu entstandene Zentren im suburbanen Raum, bei denen es sich oftmals um wichtige Knotenpunkte der Verkehrsinfrastruktur handelt, zunehmend von den Kernstädten emanzipieren. „Multi-core polycentric regions“ hingegen sind als Stadtregionen zu verstehen, bei denen benachbarte Städte und Ortschaften funktional miteinander in Beziehung stehen und sich die suburbanen Räume überlagern (vgl. ebd.: 169f.).

Im Hinblick auf diese Differenzierung weisen Wiegandt et al. darauf hin, dass polyzentrale Raumstrukturen auch in intraurbane und interurbane Polyzentralität unterschieden werden können. Der Begriff der intraurbanen Polyzentralität, welcher in etwa der „post-suburban polycentric regions“ entspricht, bezieht sich dabei auf eine dominierende Kernstadt mit ihren benachbarten Vororten. Im Gegensatz dazu bezieht sich die interurbane Polyzentralität, ähnlich wie die „multi-core polycentric regions“, auf eine Situation, in der innerhalb einer Stadtregion mindestens zwei größere Städte vorzufinden sind (vgl. ebd.: 170). Als wichtiges Unterscheidungskriterium nennen Wiegandt et al. außerdem die Verkehrsverbindungen, die sich bei der intraurbanen Polyzentralität historisch herausgebildet haben und stark auf das historische Stadtzentrum ausgerichtet sind. Die Verkehrswerge in interurbanen Stadtregionen haben dagegen kaum ein radial ausgeprägtes Verkehrsnetz (vgl. ebd.).

In Bezug auf die Entstehung polyzentrischer Stadtregion beschreiben Wiegandt et al. außerdem drei idealtypische Entwicklungsformen, die die jeweilige Raumstruktur hervorgebracht haben. Der „centrifugal mode“ ist die erste Entwicklungsform. Hier gehen die Autoren von einer monozentrischen Stadtstruktur aus, bei der sich durch ein zunehmendes Wachstum, aufgrund zentrifugaler Entwicklungskräfte, neue alternative Zentren herausbilden konnten. Die zweite idealtypische Entwicklungsform ist der „incorporate mode“. Hierbei gehen die Autoren von einem großen Zentrum im Sinne einer dominierenden Kernstadt aus, die ihren Einflussbereich erweitert und somit kleinere Zentren im Umland in das städtische

Gesamtgefüge integrieren konnte. Die letzte idealtypische Entwicklungsform ist der „fusion mode“, bei dem mehrere vormals unabhängige Zentren zusammenwachsen. Dies steht häufig im Zusammenhang mit dem Ausbau verbindender Verkehrsinfrastruktur (vgl. Wiegandt et al. 2015: 170).

2.2 Innerstädtische Zentren

Im Folgenden wird näher auf theoretische Ansätze eingegangen, die sich mit innerstädtischen Zentren als spezifische Raumeinheit beschäftigen. Dieses Vorhaben kann als theoretische Einbettung für die Auseinandersetzung mit normativen Konzeptionen von städtischen Nebenzentren und insbesondere Stadtteilzentren verstanden werden, welche im Kapitel 2.3 folgt.

Zentren sind aufgrund ihrer funktionalen Ausstattung grundsätzlich als wichtige Ankerpunkte innerhalb der Stadtstruktur zu verstehen, da sich in ihnen das wirtschaftliche, kulturelle und soziale Leben der Stadtbevölkerung bündelt. Sie sind Orte der gesellschaftlichen Diversität und Kommunikation und leisten darüber hinaus einen wesentlichen Beitrag zur Funktionalität und Attraktivität von Städten und Stadtteilen. Innerstädtische Zentren weisen unterschiedliche Nutzungen auf und fungieren oft als Orte des Wohnens, Arbeitens, Handelns und Konsums. Sie sind meist mit vielen unterschiedlichen Dienstleistungseinrichtungen und sozialer Infrastruktur ausgestattet, welche beispielsweise im Bildungs- und Freizeitsektor angesiedelt sind und somit auch soziale und kulturelle Funktionen erfüllen. (vgl. Heineberg 2014: 178; MA 18 2014: 60; Kroll 2011: 23) Neben diesen vielfältigen Funktionen, die in innerstädtischen Zentren vorzufinden sind, übernimmt der Einzelhandel jedoch eine Leitfunktion, da er ein wesentlicher Faktor für eine hohe PassantInnenfrequenz ist, und auch auf andere zentrenbildende Einrichtungen anziehend wirkt (vgl. Metzmacher 2007: 31).

In räumlicher Hinsicht stellen innerstädtische Zentren meist Mittelpunkte von Quartieren, Stadtteilen oder der Gesamtstadt dar, verfügen über eine gute Verkehrsanbindung und sind somit mit vielen Verkehrsmitteln gut erreichbar. Dies ist teilweise auch vor dem Hintergrund ihrer historischen Entwicklung zu sehen, da sich innerstädtische Zentren insbesondere an bedeutsamen Verkehrsachsen herausbildeten. In vielen Fällen weisen innerstädtische Zentren eine komplexe öffentliche Raumstruktur auf, die von Grünflächen, verbreiterten Straßen und attraktiven öffentlichen Plätzen geprägt ist (vgl. Kroll 2011: 32). Die öffentliche Raumstruktur der innerstädtischen Zentren wird häufig von attraktiven Gebäuden

umschlossen, die funktionale Einrichtungen beherbergen und so zur Zentralität des jeweiligen Zentrums beitragen. Des Weiteren weisen innerstädtische Zentren in Relation zur räumlichen Umgebung oftmals eine höhere bauliche Dichte, sowie eine hohe Nutzungsdichte und -vielfalt auf, mit der ebenfalls eine hohe PassantInnenfrequenz einhergeht (vgl. Kroll 2011: 32f.).

In funktionaler Hinsicht sind innerstädtische Zentren aus mehreren Gründen wichtige Ankerpunkte der Stadtbevölkerung. Sie stellen Wohn- und Arbeitsorte dar, und haben aufgrund der oftmals vorhandenen Einzelhandelseinrichtungen einen hohen Stellenwert für die Versorgung der Bevölkerung. Zusätzlich konzentrieren sich in innerstädtischen Zentren häufig soziale, kultureller und Freizeiteinrichtungen. Durch die vielfältigen Nutzungen an den Standorten sind innerstädtische Zentren in der Regel multifunktional, wodurch laut Julia Kroll Aktivitätskopplungen ermöglicht werden (vgl. ebd.: 33). Aufgrund der Multifunktionalität erzeugen innerstädtische Zentren eine relativ hohe Anziehungskraft auf die Stadtbevölkerung, weshalb sie sich ebenfalls als Treffpunkte und Begegnungsorte herausbilden. Zudem sind sie zumindest als symbolischer Mittelpunkt einer Stadt, eines Stadtteils oder Quartiers zu verstehen, repräsentieren das öffentliche Leben der ansässigen Bevölkerung und wirken somit zum Teil identitätsstiftend (vgl. ebd.). Bezüglich der Funktionalität innerstädtischer Zentren ist jedoch darauf hinzuweisen, dass sich Zentren angesichts der Anzahl und Qualität der Funktionen voneinander unterscheiden, und ihnen hinsichtlich dieser Ausstattung auch bestimmte Spezialisierungen zugeordnet werden können (vgl. ebd.).

Angesichts der Multifunktionalität von Zentren und der damit verbundenen Möglichkeit der Aktivitätskopplung, soll an dieser Stelle der Begriff der Kopplung näher erläutert werden. Kopplungsmöglichkeiten stellen laut Dieter Bökemann, auf den der Begriff zurück zu führen ist, die Ursache der Zentrenbildung und den eigentlichen Zweck innerstädtischer Zentren dar (vgl. Koch 1982: 77, 125). Der Begriff steht grundsätzlich damit im Zusammenhang, dass Personen versuchen Wege zu reduzieren und somit bestrebt sind, bei der Überbrückung eines Weges mehrere Aktivitäten beziehungsweise Einkäufe gleichzeitig an einem Standort zu erledigen. Bökemann unterscheidet beim Begriff der Kopplung des Weiteren zwischen der horizontalen und der vertikalen Kopplung, wobei er unter horizontaler Kopplung die zeitlich und räumlich überlagerte Bedarfsdeckung gleichrangiger Güter versteht. Die vertikale Kopplung hingegen stellt die möglichst gleichzeitige Bedarfsdeckung höherrangiger und niederrangiger zentraler Güter dar (vgl. ebd.: 77).

Dieser Ansatz, der primär die Bedarfsdeckung betrifft, kann nach Kroll jedoch ebenfalls auf die Möglichkeit der Kopplung unterschiedlicher Aktivitäten an einem Standort übertragen werden, die insbesondere in multifunktionalen Stadtzentren gegeben ist (vgl. Kroll 2011: 33).

2.2.1 Das innerstädtische Zentrensystem

Die Entwicklung innerstädtischer Zentrensysteme steht in engem Zusammenhang mit der Theorie der Zentralen Orte von Christaller, welche bereits in Kapitel 2.1.2 kurz erwähnt wurde. Die Theorie der Zentralen Orte sowie das darauf basierende normative Zentrale-Orte-Konzept wurde in der Raumordnung und Regionalplanung seit seiner Veröffentlichung für die Entwicklung von Siedlungsstrukturen verwendet. Dabei lag der Fokus auf der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen für die Bevölkerung unterschiedlicher Teilräume einer Region oder Landes. Um dies zu erreichen wurde die Ansiedlung von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen an gut erschlossenen Standorten gefördert, wodurch die Versorgung der Bevölkerung flächendeckend gewährleistet werden sollte (vgl. Waldhausen-Apfelbaum 1998: 1). Bei diesen Standorten handelte es sich, wie bereits erwähnt (siehe Kapitel 2.1.2), um Zentrale Orte im Sinne von Siedlungen und Städten, die angesichts ihrer Ausstattung mit zentralen Funktionen typisiert und hierarchisch angeordnet wurden (vgl. Heineberg 2014: 93ff.). Diese Vorgehensweise wurde in der geographischen Zentralitätsforschung bis Ende der 1940er Jahre weitergeführt. In den 1960er Jahren wurde das Zentrale-Orte-Konzept durch Hans Carol schließlich auch auf die städtische Maßstabsebene übertragen, was zur Unterteilung innerstädtischer zentraler Orte und zur Entwicklung innerstädtischer Zentrenhierarchien führte (vgl. Waldhausen-Apfelbaum 1998: 1). Die Bestimmung und Abgrenzung innerstädtischer zentraler Orte und die damit einhergehende Entwicklung innerstädtischer Zentrenhierarchien spielte für die Stadtentwicklung mehrerer Städte im deutschsprachigen Raum von nun an eine tragende Rolle (vgl. ebd.). Die Anwendung des Zentrale-Orte-Konzepts auf die städtische Maßstabsebene wurde von vielen Großstädten dabei als adäquates Mittel gesehen, um dem Bedeutungsverlust der innerstädtischen Zentren entgegenzusteuern. Davon ausgehend sollte im Rahmen der Stadtplanung die Funktionalität des innerstädtischen, meist historisch geprägten, Hauptgeschäftszentrums gestärkt, sowie die Versorgungsqualität in den vorhandenen Stadtteilen gewährleistet werden, wobei damit auf eine möglichst flächendeckende Nahversorgung im gesamten Stadtgebiet abgezielt wurde (vgl. Metzmacher 2007: 32). Angesichts dessen sollte die Neuansiedlung von Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen durch städtische Zentrenkonzepte auf zentrenverträgliche Weise

gesteuert, und den unterschiedlichen Zentren je nach Zentralitätsstufe zugeordnet werden (vgl. Metzmacher 2007: 32).

2.2.2 Zur Typisierung innerstädtischer Zentren

Die Übertragung des Zentralen-Orte-Konzepts auf die städtische Maßstabebene führte in vielen Städten zur Erarbeitung innerstädtischer Zentrenkonzepte und zur Bestimmung unterschiedlicher Zentrentypen (vgl. ebd.; BBSR 2017: 107).

Als Pionier auf diesem Gebiet kann Hans Carol (vgl. 1960: 422ff.) gesehen werden, der das Zentrale-Orte-Konzept auf die Stadt Zürich übertrug. Carol kam in seiner Untersuchung zu dem Ergebnis, dass die innerstädtische Zentrenstruktur Zürichs aus dem höchstrangigen, historisch geprägten Hauptgeschäftszentrum, aus regionalen Geschäftszentren sowie aus mehreren Nachbarschafts- und kleinen lokalen Geschäftszentren besteht. In Analogie dazu zeigt sich in der Arbeit von Jeanette Waldhausen-Apfelbaum (vgl. 1998: 6), dass die innerstädtische Zentrenstruktur der Stadt Bonn auf drei beziehungsweise vier Zentrentypen basiert. Auf der obersten Zentralitätsstufe ist dabei das Hauptzentrum angesiedelt. Die nachrangigen Zentrentypen bestehen aus Stadtbezirkszentren 1. und 2. Ordnung, sowie aus Nahbereichszentren, die auf der untersten Zentralitätsstufe angesiedelt sind.

Sebastian Metzmacher, der im Bericht zur innerstädtischen Raumbewertung des deutschen Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung die Zentrenstruktur fünf deutscher Städte vergleicht, zeigt in seiner Untersuchung, dass beispielsweise die Zentrenstruktur Leipzigs auf vier Zentrentypen basiert. Bei diesen handelt es sich um das Stadtzentrum, zwei verschiedene Arten von Stadtteilzentren und um Nahversorgungszentren (vgl. Metzmacher 2007: 33). Ähnlich sieht die Zentrenstruktur der Stadt Bremen aus, die mit dem Kernbereich der Innenstadt als Oberzentrum, einem Mittelzentrum, sowie mehreren Neben- und Nahversorgungszentren ebenfalls vier verschiedene Zentrentypen ausweist (vgl. ebd.: 34). Im Gegensatz zu den Städten Leipzig und Bremen zeigt sich bei der Untersuchung Metzmachers, dass die Zentrenstruktur der Stadt Münster lediglich aus drei unterschiedliche Zentrentypen besteht, bei denen es sich um das Oberzentrum und Cityergänzungsbereiche, um Stadtbezirkszentren sowie um Grundversorgungs- beziehungsweise Stadtteilzentren handelt (vgl. ebd.: 35).

Wie Metzmaker in seinem Beitrag darstellt, weisen die von ihm analysierten Städte einige Unterschiede bezüglich ihrer Zentrenkonzepte auf. So unterscheidet sich die „Anzahl der von den Städten angegebenen Kriterien, die Bezeichnung der Zentrentypen, die Anzahl der Einwohner[Innen] im Einzugsbereich des jeweiligen Zentrentyps sowie die Anzahl der ausgewiesenen innerstädtischen Zentren [...]“. (Metzmaker 2007: 32). Trotz der Vielzahl an Unterschieden erarbeitete Metzmaker auf Basis der untersuchten Städte mehrere vergleichbare Kriterien zur Abgrenzung der jeweiligen Zentrentypen. Die Kriterien beziehen sich dabei auf die Versorgungsfunktion, den Einzugsbereichs, die einzelhandelsbezogene Angebotsstruktur, die komplementären Nutzungen sowie die Erreichbarkeit der Zentrentypen (vgl. ebd.: 32ff.). Für die Zuordnung der Kriterien ging der Autor, wie in der nachfolgenden Abbildung zu sehen ist, von einer vierstufigen Zentrenstruktur aus.

| Abgrenzungskriterium | A-Zentrum | B-Zentrum | C-Zentrum | D-Zentrum |
|---|---|--|--|--|
| 1. Versorgungsfunktion/ Einzugsbereich | oberzentral gesamstädtisch überregional | mittelzentral teilstädtisch teilweise regional | unterzentral Stadt-/Ortsteil | örtliche Nahversorgung |
| 2. Angebotsstruktur im Einzelhandel | Branchenmix in allen Bedarfsbereichen Sortimente breit u. tief Angebote des aperiodischen Bedarfs in allen Bereichen Kundenmagneten sehr differenziertes Angebot an Betriebstypen (Kaufhäuser, Textilsortimenter, spezial. Fachhandel) | differenzierter Branchenmix Angebot geht in den meisten Fällen weit über den Bereich der Grundversorgung hinaus meistens innenstadtypische Kernsortimente Ergänzung/Entlastung für die City differenziertes Angebot an Betriebstypen | Schwerpunkt bei Geschäften des periodischen Bedarfs und des aperiodischen Bedarfs im Non-Food-Bereich (Textilien, Schuhe, Lederwaren) | Schwerpunkt im periodischen Bedarf mehrere nahversorgungsrelevante Einzelhandelsbetriebe |
| 3. Komplementäre Nutzungen | oberzentrale, spezial. öffentliche und private Dienstleistungen vielfältige Angebote für Kultur, Bildung und Freizeit regional und überregional bedeutsame Kultureinrichtungen Hauptstellen von Kreditinstituten hochwertige Gastronomie und Hotels | Außenstellen der öffentl. Verwaltung konsumorientierte Dienstleistungen regionales, kulturelles Angebot; regional bedeutsame Kultureinrichtungen vielfältige Gastronomie und Hotels | Außenstellen der öffentl. Verwaltung o. Bürgerbüro Haushaltsorientierte Dienstleistungen Gaststätten Angebote für Kultur und Freizeit | Haushaltsorientierte Dienstleistungen (Frisör, Reinigung) Bankfiliale oder Cash-Point |
| 4. Erreichbarkeit | überregional gut erreichbar zentraler ÖPNV-Knoten Fußgängerzone Fahrradkonzept bewirtschaftete Parkplätze | gute Erreichbarkeit für die Region Buslinienknotenpunkt / Bahnhaltestelle (hoher Verkehrstakt) Fußgängerzone bewirtschaftete Parkplätze | gute Erreichbarkeit mit MIV gute ÖPNV-Erreichbarkeit Fußgängerzone gute Erreichbarkeit für Fußgänger u. Radfahrer bewirtschaftete Parkplätze | ÖPNV-Haltepunkt Parkierungsflächen Fußgängeranbindung gute Erreichbarkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer |

Tabelle 1: Vergleichbare Abgrenzungskriterien innerstädtischer Zentren

(Quelle: Metzmaker 2007: 36)

Auch wenn die Erarbeitung vergleichbarer Abgrenzungskriterien auf der Analyse der Zentrenkonzepte fünf konkreter Städte basiert, ermöglicht die „Herausfilterung der gemeinsamen Relevanzstruktur [...] eine Übernahme der Zentrengliederung in die

Innerstädtische Raumbbeobachtung und liefert neben anderen Überlegungen einen Beitrag für die inhaltliche Typisierung der statistischen Raumeinheiten.“ (vgl. Metzmacher 2007: 36).

Die Erarbeitung vergleichbarer Abgrenzungskriterien städtischer Zentrentypen sowie deren Beschreibung wird damit als Versuch verstanden, die funktionalen Ausstattungsmerkmale der Zentrentypen normativ zu bestimmen.

An dieser Stelle sei jedoch auch auf Friedrich Koch verwiesen, nach dessen Meinung eine generelle Typenbildung innerstädtischer Zentren aufgrund der entstehungsgeschichtlichen, strukturellen und räumlichen Individualität jedes Zentrums eher auf funktionale Aspekte fokussieren sollte. Zudem ist Koch der Ansicht, dass auch hierbei eher von Tendenzen als von verbindlichen Eigenschaften ausgegangen werden sollte (vgl. Koch 1982: 162f.).

2.3 Funktionale Ausstattung und Raumstruktur von Stadtteilzentren

Wie bereits im vorherigen Kapitel angeführt wurde, sollte bei der funktionalen und ausstattungsbezogenen Beschreibung innerstädtischer Zentren eher von Tendenzen, als von verbindlichen Eigenschaften gesprochen werden. Daran wird sich auch die folgende Beschreibung orientieren, bei der die veranschaulichte funktionale Ausstattung und Raumstruktur eher als tendenzielles Merkmal eines Stadtteilzentrums zu verstehen ist. Einen Ausgangspunkt stellen dabei die zusammengefassten Abgrenzungskriterien städtischer Zentren von Metzachers dar (siehe Tabelle 1), wobei hinsichtlich des analysierten Fallbeispiels primär die Zentrentypen B und C von Bedeutung sind. Darüber hinaus wird bei der Beschreibung der Ausstattungsmerkmale auch auf Kroll Bezug genommen, da diese in ihrer beispielhaften Analyse eines Berliner Stadtteilzentrums teilweise etwas präziser auf wichtige Rahmenbedingungen und Ausstattungsmerkmale städtischer Zentren beziehungsweise Stadtteilzentren eingeht.

Im Folgenden werden die Merkmale der funktionalen Ausstattung und Raumstruktur sowie etwaige Rahmenbedingungen von Stadtteilzentren hinsichtlich der Bezugspunkte des Einzugsbereichs, der Angebotsstruktur im Einzelhandel, der komplementären Nutzungen, der Erreichbarkeit und des öffentlichen Raums beschrieben.

2.3.1 Einzugsbereich

Der Einzugsbereich des B-Zentrums kann teilweise als regional beziehungsweise teilstädtisch angesehen werden. Das C-Zentrum weist laut Metzmacher einen wesentlich kleineren Einzugsbereich auf, welcher sich tendenziell auf den jeweiligen Stadt- beziehungsweise Ortsteil begrenzt (vgl. Metzmacher 2007: 36).

2.3.2 Angebotsstruktur im Einzelhandel

Die Angebotsstruktur des B-Zentrums scheint laut Metzmacher aus einem vielschichten Branchemix zu bestehen, wobei die Angebote meist innenstadtähnlich sind und über den reinen Grundversorgungsbedarf hinausgehen. Das B-Zentrum stellt dementsprechend eine Art Entlastungszentrum für die Innenstadt dar, was ebenso darin zum Ausdruck kommt, dass an den Standorten unterschiedliche Betriebstypen angesiedelt sein können. Das C-Zentrum hat seinen Schwerpunkt hinsichtlich der Angebotsstruktur im Einzelhandel eher bei jenen Einrichtungen, die kurzfristige und mittelfristige Bedarfsgüter anbieten (vgl. ebd.).

Nach Kroll sehen sich traditionelle Einzelhandelsbetriebe der Dominanz großflächig geplanter Betriebsformen wie zum Beispiel Einkaufszentren ausgesetzt, welche in der Regel über eine größere Angebotsvielfalt verfügen. Der Erfolg von Einkaufszentren ist dabei auch vor dem Hintergrund des veränderten Konsum- und Freizeitverhaltens zu sehen, welches sich darin zeigt, dass heutzutage mehr Zeit für Freizeitaktivitäten und weniger Zeit für Versorgungseinkäufe aufgebracht wird (vgl. Kroll 2011: 41f.). Auch aufgrund anderer gesellschaftlicher und marktbezogener Rahmenbedingungen, auf die an dieser Stelle nicht näher eingegangen wird¹, beschreibt Kroll, dass sich innerstädtische Subzentren, wegen der hohen Konkurrenz durch Innenstädte und Einkaufszentren, tendenziell einem Qualitäts-, Funktions- und Bedeutungsverlust ausgesetzt sehen. Dies gefährdet laut der Autorin die Struktur sowie die Nahversorgungsfunktion der städtischen Zentren (vgl. ebd.: 43).

2.3.3 Komplementäre Nutzung

Den Aspekt der komplementären Nutzung betreffend beschreibt Metzmacher, dass im B-Zentrum Außenstellen der öffentlichen Verwaltung sowie konsumorientierte Dienstleistungseinrichtungen angesiedelt sind. Zusätzlich besitzt das B-Zentrum regional

¹ (siehe Kroll 2011: 42f.)

² Siehe Anhang

³ Die Transkripte der ExpertInneninterviews sind im Anhang zu finden.

wirkende kulturelle Angebote und Kultureinrichtungen, Hotels und ein differenziertes gastronomisches Angebot. Im C-Zentrum befindet sich ähnlich wie im B-Zentrum eine Außenstellen der öffentlichen Verwaltung oder aber ein BürgerInnenbüro. Die Dienstleistungseinrichtungen, die im C-Zentrum angesiedelt sind, versteht Metzmacher eher als haushalts- statt als konsumorientiert. Das C-Zentrum verfügt darüber hinaus über Gastronomen, Kultur- und Freizeitangebote (vgl. Metzmacher 2007: 36).

Angesichts der Nutzungsstruktur innerhalb innerstädtischer Zentren hebt Kroll unter anderem die Relevanz der Wohnnutzung hervor. In diesem Kontext geht Kroll insbesondere auf die sozialräumliche Fragmentierung von Städten ein, welche die Entwicklung von Problemvierteln fördert, in denen eine Konzentration sozialökonomisch schwacher und benachteiligter Bevölkerungsgruppen zu beobachten ist. Auch weist Kroll unter anderem darauf hin, dass in den vermeintlichen Problemvierteln und -quartieren mit der Abwanderung einkommensstarker Bevölkerungsgruppen und der Zuwanderung einkommensschwacher Schichten eine Reduzierung der vorhandenen Kaufkraft im Gebiet einhergeht (vgl. Kroll 2011: 43f.). Zusätzlich betont Kroll im Hinblick auf die Wohn- und Lebensqualität, dass städtische Subzentren oftmals verkehrsbelastet sind, da sie sich an großen stark befahrenen Verkehrsachsen befinden. Dies kann sich laut der Autorin ebenfalls auf die Abwanderung einkommensstärkerer Schichten auswirken (vgl. ebd.: 44).

Neben der Wohnnutzung übernehmen innerstädtische Zentren nach Kroll ebenfalls die Funktion, die Bevölkerung mit sozialer Infrastruktur zu versorgen. Zu sozialer Infrastruktur „kann man Gesundheits- und soziale Einrichtungen, Bildungs-, Jugend- und Sporteinrichtungen, aber auch Freizeit- und Kultureinrichtungen zählen.“ (ebd.: 47). Grundsätzlich handelt es sich bei der Versorgung mit sozialer Infrastruktur um eine Komponente der öffentlichen Daseinsvorsorge. Die jeweiligen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sind dabei standortgebunden, räumlich zentral gelegen und abhängig von Unterbringungsmöglichkeiten. Außerdem tragen sie zur Identifikation mit dem Quartier oder dem Stadtteil bei, da es sich bei ihnen um Schwerpunkte des Gemeinwesens und der Kommunikation handelt (vgl. ebd.).

Hinsichtlich der Versorgung mit sozialer Infrastruktur betont Kroll, dass entsprechende Einrichtungen in innerstädtischen Zentren aufgrund geringer finanzieller Handlungsspielräume der Kommunen heutzutage oft zusammengefasst, geschlossen oder privatisiert werden (vgl. ebd.). Des Weiteren weist die Autorin darauf hin, dass sich aufgrund

des demographischen Wandels und der tendenziellen Altersabhängigkeit der sozialen Infrastruktur die Ausrichtung sozialer Infrastruktureinrichtungen verändert, und zunehmend die ältere Bevölkerung als Zielgruppe adressiert wird (vgl. Kroll 2011: 48).

Kroll beschreibt im weiteren Verlauf ihres Textes, dass Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen in Zukunft einen beträchtlichen Einfluss auf die Profilierung von städtischen Zentren haben werden, da die derzeitigen Konsum- und Lebensgewohnheiten starken Veränderungen unterworfen sind. Insbesondere Freizeiteinrichtungen können das Lebensgefühl und Image eines Stadtteils beeinflussen. Diesbezüglich geht die Autorin auf den Trend ein, das Einzelhandels- und Freizeiteinrichtungen kombiniert werden (vgl. ebd.).

In Bezug auf kulturelle Einrichtungen weist die Autorin darauf hin, dass Stadtteilzentren durch die Vielfaltigkeit der gesellschaftlichen Lebensstile nicht allen Ansprüchen gerecht werden können. Stadtteilzentren beschreibt sie in diesem Sinne eher als „Standorte soziokultureller Angebote und Initiativen und Orte der Stadtteilkultur.“ (ebd.: 49) Dies kann auch in dem Zusammenhang gesehen werden, dass kulturelle Einrichtungen zum sozialen Zusammenhalt und zur Identifikation mit dem Stadtteil beitragen können. Zudem können sie dem einzelhandelsbedingten Funktionsverlust entgegenwirken (vgl. ebd.).

2.3.4 Verkehr und Erreichbarkeit

Nach Metzmacher verfügt das B-Zentrum über einen Buslinienknotenpunkt beziehungsweise eine Bahnhaltestelle mit hoher Taktverdichtung, wodurch das Zentrum in regionaler Hinsicht gut zu erreichen ist. Zudem enthält es eine Fußgängerzone und bewirtschaftete Parkplätze. Das C-Zentrum verfügt über ähnliche Ausstattungsmerkmale, ist gegenüber dem B-Zentrum jedoch auch für FußgängerInnen und RadfahrerInnen gut erschlossen (vgl. Metzmacher 2007: 36).

Angesichts der Erreichbarkeit und des Verkehrs geht Kroll darauf ein, dass mit der zunehmenden Mobilität der Bevölkerung das Risiko der Abwanderung von Nutzungen und zentralen Funktionen aus zentralen und urbanen Lagen verbunden ist. Diesbezüglich betont die Autorin jedoch, dass vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und des Anstiegs tendenziell immobiler Personen die Bedeutung kurzer Wege und fußläufig erreichbarer Grundversorgungseinrichtungen zunimmt (vgl. Kroll 2011: 50). Die Funktionalität des Fußwegnetzes und eine barrierefreien Weggestaltung sind nach der Autorin

nicht nur im Kontext des demographischen Wandels von Bedeutung, sondern tragen auch zur Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität von Stadtzentren bei (vgl. Kroll 2011: 51).

Hinsichtlich des Radverkehrs betont Kroll, dass hier vor allem ein funktionales Radwegnetz mit Wegweisungen sowie ausreichende Abstellanlagen bedeutend für Stadtzentren sind (vgl. ebd.).

Neben dem Fußverkehr ist der motorisierte Individualverkehr laut Kroll besonders bedeutsam für städtische Zentren. Laut der Autorin werden die meisten Wege für die Erledigung von Einkäufen und für Freizeitaktivitäten durch den motorisierten Individualverkehrs überbrückt. Darüber hinaus stellt die Autorin dar, dass KundInnen, die mit dem PKW angereist sind dem Einzelhandel oftmals höhere Umsätze bringen (vgl. ebd.: 50). Nichtsdestotrotz verdeutlicht Kroll, dass mit dem motorisierten Individualverkehr ebenfalls negative Begleiterscheinungen verbunden sind, die sich in Unfallrisiken, Lärm- und Luftbelastungen äußern. Verkehrsbelastungen, die durch das hohe Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs entstehen, haben somit auch negative Auswirkungen auf die Wohn- Lebens- und Aufenthaltsqualität von Stadtzentren. Zusätzlich schiebt Kroll, dass Verkehrsachsen oftmals eine Barrierewirkung entwickeln, was ebenfalls die Qualität städtischer Zentren beeinträchtigt (vgl. ebd.).

2.3.5 Öffentliche Räume

Öffentliche Räume wurden bei den von Metzmacher formulierten Abgrenzungskriterien nicht erwähnt. Allerdings kann dieser Aspekt und dessen Relevanz für Stadtzentren mithilfe der Ausführung Krolls näher beleuchtet werden. Nach Ansicht der Autorin sind Zentren durch komplexe öffentliche Raumstrukturen gekennzeichnet. Qualität und Zustand der Räume hat dabei einen entscheidenden Einfluss auf das Erscheinungsbild, das Image sowie auf die Aufenthaltsqualität der Zentren. Auch wenn angesichts der Begrifflichkeit des öffentlichen Raumes keine eindeutige Definition besteht, sind diese Räume durch eine freie Zugänglichkeit gekennzeichnet (vgl. ebd.: 52).

Unter traditionellen öffentlichen Räumen versteht Kroll dabei die nicht-privaten, nicht überdachten oder bebauten Räume, deren Ausstattung und Qualität hauptsächlich durch die öffentlichen Finanzen bestimmt sind. Auch gibt es privatwirtschaftliche Räume, die zum Teil den Anschein der uneingeschränkten öffentlichen Zugänglichkeit vermitteln. Dies sind zum Beispiel Einkaufszentren und Bahnhöfe. Diese Räume sind meist witterungsgeschützt und durch einheitliche Gestaltungskonzepte, Sicherheit und Sauberkeit geprägt. Angesichts dessen verdeutlicht Kroll, dass traditionell öffentliche Räume im Kontext der Pflege und Gestaltung

gegenüber privatwirtschaftlich geprägten, vermeintlich öffentlicher Räume einen strukturellen Nachteil haben (vgl. Kroll 2011: 52).

Eine Herausforderung bezüglich öffentlicher Räume stellen die vielfältigen Nutzungsansprüche und die knappen öffentlichen Mittel dar. Dadurch ist die Versorgung mit neuen Nutzungsangeboten, sowie die Anpassung der Räume an die diversen Nutzungsansprüche meist problematisch. Des Weiteren sieht Kroll die Belebung öffentlicher Räume durch kommerzielle Nutzungen teilweise kritisch, da dies mit einer Ausgrenzung bestimmter Bevölkerungsgruppen einhergehen kann (vgl. ebd.: 53).

Die Attraktivität und Bedeutung öffentlicher Räume wird laut Kroll auch von vorhanden Nutzungsangeboten und der Gestaltung der randständigen Umgebung geprägt. Dahingehend kann sich sowohl der Modernisierungsbedarf randständiger Gebäude, als auch vorhandene Leerstände und Brachflächen negativ auf öffentliche Räume auswirken. Demgegenüber kann die Nutzung von Potenzial- und Brachflächen eine Steigerung der Qualität öffentlicher Räume bewirken (vgl. ebd.).

Schlussendlich bezieht Kroll die Wirkung öffentlicher Räume auf den Verkehr. Hierbei betont sie, dass dieser zwar eine Kernfunktion öffentlicher Räume ist, allerdings auch negative Auswirkungen, wie Unfallrisiken, Luft- und Lärmbelastung mit ihm einhergehen. Zudem wird die Barrierewirkung des Verkehrs hervorgehoben, da dieser die funktionalen und räumlichen Beziehungen zwischen öffentlichen Räumen und den umgebenden Nutzungen auftrennt (vgl. ebd.: 54).

2.4 Exkurs: Einkaufszentren

Das Einkaufszentrum Riverside stellt eine wichtige Institution im Zentrum Liesing dar.

Die Untersuchung der funktionalen Ausstattung im Untersuchungsgebiet umfasst somit ebenfalls die Einrichtungen im Einkaufszentrum Riverside. Vor diesem Hintergrund scheint die theoretische Auseinandersetzung mit den wesentlichen Merkmalen innerstädtischer Einkaufszentren unabdingbar zu sein und soll wie folgt in einem kurzen Exkurs wiedergegeben werden.

Einkaufszentren werden laut der Wiener Bauordnung als Räume definiert, die „überwiegend für das Ausstellen und den Verkauf von Waren beziehungsweise für das Erbringen von Dienstleistungen bestimmt sind, soweit die Fläche dieser Räume zusammen mehr als 2.500 m² beträgt.“ (MA 18 2005: 134)

Einkaufszentren können in diesem Sinne als einheitlich geplante, großflächige Versorgungseinrichtungen verstanden werden. Die Zentren beinhalten verschiedene Betriebstypen unterschiedlicher Größenordnung, wobei einzelne Einrichtungen, wie zum Beispiel Selbstbedienungs-Warenhäuser oftmals als Primärmagneten fungieren. Zudem sind Einkaufszentren dadurch gekennzeichnet, dass neben Einzelhandelseinrichtungen mit Waren unterschiedlicher Bedarfsstufen ebenfalls Freizeiteinrichtungen, sowie gastronomische und dienstleistungsbezogene Betriebe vorhanden sind (vgl. Pfeiffer 2009: 44, 54f.).

Der (Wettbewerbs-)Vorteil großer Einkaufszentren liegt gegenüber einzelnen Einzelhandelseinrichtungen vor allem darin, dass sie über ein zentrales Management verfügen (vgl. Kühn 2006: 22; Pfeiffer 2009: 44). Durch das zentrale Center-Management können Miethöhen der einzelnen Geschäfte, der Branchenmix und das Marketing des Einkaufszentrums einheitlich gesteuert und an das übergeordnete Unternehmensziel angepasst werden (vgl. Kühn 2006: 22). Zudem stellen Einkaufszentren ihren KundInnen oftmals eigene Parkmöglichkeiten zur Verfügung, und sorgen innerhalb der Gebäude für Sauberkeit und Sicherheit (vgl. Kroll 2011: 41).

Zur genaueren Bestimmung unterschiedlicher Typen von Einkaufszentren kann auf Gerd Kühn (vgl. 2006: 23) verwiesen werden, der die Zentren angesichts ihrer Größe, ihres Standortes sowie ihrer baulichen Struktur voneinander unterscheidet. Die Marktbedeutung eines städtischen Einkaufszentrums ist nach Kühn abhängig von der Größe des jeweiligen Einkaufszentrums, sowie vom Handelsangebot im umliegenden Siedlungsgebiet (vgl. ebd.). Die Verkaufsflächen bewegen sich dabei zwischen 10.000 m² bis 50.000 m², wobei er Einkaufszentren ab einer Verkaufsfläche von 15.000 m² als autark einstuft, und ihnen einen regionalen Einzugsbereich zuordnet (vgl. ebd.: 24).

Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal sind die Standorte von Einkaufszentren. Diese können sich einerseits in unmittelbarer Nähe zu bestehenden Geschäftslagen befinden und somit das bestehende Zentrensystem verdichten. Diese Standorte sind nach Kühn in stadtfunktionaler Hinsicht zu befürworten. Andererseits können Einkaufszentren auch am Rande eines Einzelhandelsstandortes liegen, was zu einer internen Verschiebung der Angebotssituation am Standort führen kann. Die dritte Standortmöglichkeit bezieht sich auf jene Einkaufszentren, die abseits von bestehenden Siedlungsgebieten und Einzelhandelsagglomerationen angesiedelt sind (vgl. ebd.).

Angesichts der baulichen Grundstruktur unterscheidet der Autor zwischen offenen und geschlossenen Einkaufszentren. Offene Einkaufszentren orientierten sich dabei an der

Blockstruktur der Innenstadt, und zeichnen sich durch eine nach außen geöffnete Bauweise aus. Im Gegensatz dazu orientieren sich geschlossene Einkaufszentren bezüglich ihrer inneren Raumstruktur oftmals an Einkaufspassagen, und wirken nach außen hin relativ geschlossenen. An den Endpunkten dieser Einkaufszentren sind häufig Einzelhandelseinrichtungen vorzufinden, die aufgrund ihres Warenangebots eine besondere Anziehungskraft auf KonsumentInnen haben (vgl. Kühn 2006: 24).

3. Methodische Herangehensweisen

Im bisherigen Verlauf der Arbeit wurde der Forschungsgegenstand des Stadtzentrums beziehungsweise Stadtteilzentrums theoretisch eingebettet. Es hat sich gezeigt, dass Stadt- und Stadtteilzentren in städtischen Siedlungsgebieten bestimmte Funktionen übernehmen, und dahingehend bestimmte raumstrukturelle und ausstattungsbezogene Merkmale aufweisen können.

Mit der vorliegenden Masterarbeit sollen die normativen Ansprüche an städtische Zentren und Stadtteilzentren im Rahmen einer Einzelfallstudie nach Huss, Schreier und Echteroff (vgl. 2010: 193) empirisch überprüft werden.

3.1 Auswahl des Fallbeispiels

Für die empirische Überprüfung der Funktion sowie der raumstrukturellen und ausstattungsbezogenen Merkmale von Stadt- und Stadtteilzentren wurde das Zentrum Liesing, ausgewählt, welches sich in der Katastralgemeinde Liesing im gleichnamigen 23. Gemeindebezirk Wiens befindet.

Ein zentrales Motiv für die Auswahl des Fallbeispiels ist, dass das Zentrum vor etwa einem Jahrzehnt durch mehrere größere Baumaßnahmen umstrukturiert wurde. Die Entwicklung des Zentrums wurde dabei schon in den Wiener Stadtentwicklungsplänen der Jahre 1985 und 1994 forciert, wobei der Anspruch bestand, dass die Katastralgemeinde als Bezirkszentrum an Bedeutung gewinnen solle (vgl. MA 18 1985: 95; MA 18 1994: 330). In den nachfolgenden Stadtentwicklungsplänen 2005 und 2025 wurde nur noch geringfügig auf die Entwicklung des Gebiets eingegangen, allerdings wurde es hier als Stadtteilzentrum ausgewiesen (vgl. MA 18 2005: 147; MA 18 2014: 67). Die Werkstattberichte „Perspektive Liesing“ und „Wien: polyzentral“ bezeichnen das Gebiet im Gegensatz zu den Stadtentwicklungsplänen als lokales Zentrum (vgl. MA 18 2015b: 85; MA 18 2016: 162).

Angesichts dieser begrifflichen Unterschiede soll im Rahmen der Masterarbeit geklärt werden um welche Art von Zentrum es sich bei dem Gebiet handelt. Zudem sollen, vor dem Hintergrund der lückenhaften Darstellung des Entwicklungsprozesses, die Planungsansprüche für die Entwicklung des Zentrums rekonstruiert werden. Diese Vorhaben stehen mit dem übergeordneten Ziel der Masterarbeit im Zusammenhang, bei dem ermittelt werden soll, inwiefern das heute bestehende Zentrum Liesing den damaligen Planungsansprüchen sowie

den normativen Ansprüchen an städtische Zentren im Allgemeinen und an Stadtteilzentren im Besonderen gerecht wird.

3.2 Forschungsfragen

Im Folgenden werden die Forschungsfragen vorgestellt, wobei für die Untersuchung eine übergeordnete und drei forschungsleitende Fragen formuliert wurden.

Die Übergeordnete Forschungsfrage lautet:

- Wie kann die Raumstruktur und funktionale Ausstattung des Zentrums Liesing bezüglich seiner Planungsansprüche sowie der normativen Ansprüche an Stadtteilzentren bewertet werden?

Weitere Fragestellungen der Untersuchung, die einerseits zur Einbettung des Untersuchungsgebietes herangezogen werden, und andererseits einen Ausblick in Form von Handlungsempfehlungen geben sollen, lauten:

- Welche Funktionen übernimmt das Zentrum Liesing im städtischen Zentrensystem Wiens und wie kann es in die überörtlichen Strukturen eingeordnet werden?
- Welche Planungsansprüche beziehungsweise Absichten sollten mit den Projekten (Umgestaltung des Liesinger Platzes und Liesinger Angers sowie der Umnutzung des Brauereigeländes) erfüllt werden?
- Welche Maßnahmen sollten getroffen werden, um die Wirkungskraft des Zentrums Liesing für zukünftige Entwicklungen zu erhalten beziehungsweise zu verbessern?

3.3 Methodik

Im Folgenden werden die methodischen Herangehensweisen dargestellt, mit denen die oben angeführten Forschungsfragen, insbesondere die übergeordnete Forschungsfrage, beantwortet werden sollen.

3.3.1 Literaturrecherche

Die Ergebnisse der Literaturrecherche wurden bereits in Kapitel 2 dargelegt und bilden die theoretische Grundlage für den weiteren Verlauf der Arbeit. Der Fokus bei der Erarbeitung der theoretischen Grundlagen lag auf der Beschreibung der Raumstruktur und Ausstattungskriterien, die städtische Zentren im Allgemeinen und Stadtteilzentren im Besonderen erfüllen sollten. Bei der in Kapitel 2.3 beschriebenen Raumstruktur und den funktionalen Ausstattungskriterien handelt es sich um einen der Ausgangspunkte mit dem das Fallbeispiel analysiert wird und welcher zur Beantwortung der übergeordneten Forschungsfrage herangezogen wird.

Zusätzlich zur Erarbeitung der theoretischen Grundlagen wurden Fachberichte recherchiert um das Fallbeispiel raumstrukturell einzubetten, und in funktionaler Hinsicht in das Wiener Zentrensystem einordnen zu können.

3.3.2 Analyse der Planungsdokumente

Für die Beantwortung der übergeordneten Forschungsfrage sowie der zweiten forschungsleitenden Frage wurden folgende Planungsdokumente² analysiert:

- Entwicklungskonzept Zentrum Liesing (vgl. MA 21B 2000a)
- Ausschreibungstext des städtebaulichen Gutachterverfahren: „Brauerei Liesing“ (vgl. MA 21B 2000b)
- Ergebnisbericht des städtebaulichen Gutachterverfahrens: „Brauerei Liesing“ (vgl. MA 21B 2001)

Mithilfe der Planungsdokumente sollen die Planungsansprüche für die Umstrukturierungs- und Baumaßnahmen im Untersuchungsgebiet rekonstruiert werden. Hierbei lag der Analysefokus auf Maßnahmen, welche die Raumstruktur sowie die Ausstattung des Zentrums betreffen. Zur Beantwortung der übergeordneten Forschungsfrage wird die Analyse der Planungsdokumente herangezogen und der derzeitigen Bestandssituation des Untersuchungsgebietes gegenübergestellt.

² Siehe Anhang

3.3.3 Bestandsaufnahme und -analyse

Für die Ermittlung der derzeitigen Raumstruktur und funktionalen Ausstattung des Untersuchungsgebietes wurde in Anlehnung an Gerrit Schwalbachs Stadtanalyse (vgl. 2017: 37ff.) eine Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt. Diese basierte vorrangig auf Begehungen und Beobachtungen im Untersuchungsgebiet. Die Informationen, die durch Gebietsbegehungen und Beobachtungen erhoben wurde, wurden des Weiteren durch Internetrecherchen ergänzt. Mit dieser Vorgehensweise sollten die derzeitige Raumstruktur und funktionale Ausstattung des Untersuchungsgebietes möglichst ganzheitlich beschrieben und analysiert werden. Es jedoch darauf hinzuweisen, dass angesichts der Bestandsaufnahme kein Anspruch auf Vollständigkeit erhoben wird.

Die Bestandsaufnahme und -analyse gehört zu den wesentlichen Ankerpunkten der vorliegenden Arbeit. Diese wird in Kapitel 6 dargelegt und zur Beantwortung der übergeordneten Forschungsfrage herangezogen.

Die Durchführung der Nutzungsstrukturanalyse, als Teil der Bestandsanalyse, fand anhand der vorzufindenden Realnutzung statt, und wurde in Anlehnung an Schwalbach auf Gebäude bezogen (vgl. ebd.: 40). Da diese jedoch zum Teil mehrere unterschiedliche Realnutzungen aufwiesen, wurden für die Durchführung der Nutzungsstrukturanalyse die drei Nutzungsarten Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen/soziale Infrastruktur gebildet. Als Anhaltspunkte für die Auswahl dieser Nutzungsarten dienten die Forschungsfrage sowie die zuvor wiedergegebenen raumstrukturellen und ausstattungsbezogenen Merkmale von Stadtteilzentren (siehe Kapitel 2.3.2 und 2.3.3).

Die zusammengefassten Nutzungsarten Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen/soziale Infrastruktur wurde nochmals untergliedert, wobei im Folgenden auf die Unterteilung des Einzelhandels sowie der Dienstleistungen und sozialen Infrastruktur eingegangen wird.

Die im Zentrum Liesing vorgefundenen Einrichtungen aus den Kategorien Einzelhandel und Dienstleistungen/soziale Infrastruktur wurden entsprechend den Ausführungen von Heineberg (vgl. 2014: 187ff.) und Apfelbaum-Waldhausen (vgl. 1998: 10f.) unterschiedlichen Branchengruppen zugeordnet. Die Zuordnung der Einrichtungen in eine Branchengruppe erfolgte dabei anhand des Warensortiments beziehungsweise Serviceangebots.

Für die einzelnen Branchengruppen wurden außerdem prozentuale Anteile an den insgesamt vorgefundenen Einrichtungen der jeweiligen Kategorie errechnet. Mit dieser Methode soll herausgefunden werden, wie groß der Anteil der Branchengruppen im Zentrum Liesing ist, wodurch Rückschlüsse auf die funktionale Ausstattung gemacht und gegebenenfalls Empfehlungen zur Verbesserung der funktionalen Ausstattung abgeleitet werden können.

Daneben wurden die Einzelhandelseinrichtungen in Anlehnung an Heineberg (vgl. 2014: 187ff.) angesichts ihres Warenangebots den Bedarfsstufen kurz- mittel- und langfristig zugeordnet. Ausgehend von der Anzahl der Einzelhandelseinrichtungen in einer Bedarfsstufengruppe wurden die prozentualen Anteile der Bedarfsstufengruppen errechnet. Mithilfe dieser Methode kann somit gesagt werden, welche Bedarfsstufe im Untersuchungsgebiet anteilmäßig am meisten ausgeprägt ist.

In Anlehnung an Apfelbaum-Waldhausen (vgl. 1998: 10) sollte die Anzahl sowie die genauen Standorte der Einrichtungen des Einzelhandels und der ausgewählten Dienstleistungen und sozialen Infrastruktur vollständig erhoben werden, wobei hierfür kein Anspruch auf Vollständigkeit besteht.

3.3.4 Kartierung

Um die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und –analyse anschaulich darzustellen, wurde die Methode der Kartierung verwendet. In Anlehnung an Waldhausen-Apfelbaum (1998) wurden hierbei die Standorte der erfassten Einzelhandels-, Dienstleistungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen in kartographischen Darstellungen des Untersuchungsgebietes generalisiert eingezeichnet.

3.3.5 ExpertInneninterviews

Die Hauptintention für die Durchführung von qualitativen ExpertInneninterviews war es, zusätzliche Informationen zu den Planungsansprüchen zu sammeln und somit die Erkenntnisse aus der Analyse der Planungsdokumente zu verdichten. Daneben sollten mit Hilfe der ExpertInneninterviews Einblicke in die diskursiven Hintergründe der Planungsmaßnahmen sowie Eindrücke über die Raumstruktur und funktionale Ausstattung vor den Planungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen im Untersuchungsgebiet gewonnen werden. Darüber hinaus dienen die ExpertInneninterviews dazu, die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse zu ergänzen, und ein möglichst ganzheitliches Bild der heutigen Situation im Untersuchungsgebiet zu erhalten. Die Auswahl der ExpertInnen

erfolgte aufgrund ihrer Teilhabe am damaligen Planungsprozess, ihrem stadtplanerischen Bezug zum Untersuchungsgebiet beziehungsweise zum 23. Wiener Gemeindebezirk sowie ihrem fachlichen Wissen. Folgende ExpertInnen stellten sich für die Durchführung eines Interviews³ zur Verfügung:

- **Gerald Bischof:** Bezirksvorsteher des 23. Wiener Gemeindebezirks (SPÖ)
- **Manfred Wurm:** ehemaliger Bezirksvorsteher des 23. Wiener Gemeindebezirks (SPÖ)
- **Dipl.-Ing.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Gisa Ruland:** Lokale Agenda 21 Liesing; verantwortlich für die Betreuung des Agendabüros und der Projektgruppen

3.4 Ablauf der Arbeit

Der weitere Verlauf der Masterarbeit wird in die folgenden drei Teile gegliedert:

Zu Anfang des Analyseteils wird nochmals genauer auf das Fallbeispiel eingegangen. Hierbei wird das konkrete Untersuchungsgebiet räumlich abgegrenzt, und auf Basis seiner räumlichen Lagen in die überörtlichen Strukturen eingebettet. Der weitere Verlauf der Analyse orientiert sich an einer chronologischen Darstellung der Entwicklungen im Untersuchungsgebiet und schließt mit der heutigen Bestandssituation. Somit widmet sich der zweite Teil der Analyse der Bestandssituation des Untersuchungsgebiets vor den Umstrukturierungsmaßnahmen. Hierbei werden als Erstes die Ergebnisse der historischen Analyse veranschaulicht. Im Anschluss daran werden die Planungsansprüche wiedergegeben, die für die Entwicklung des Gebietes formuliert. Diese stellen das Ergebnis der Dokumentenanalyse dar. Hiernach werden erste Ergebnisse der ExpertInneninterviews dargelegt, welche die Planungsansprüche als Ergebnis der Dokumentenanalyse sinnvoll ergänzen sollen. Der zweite Teil der Analyse befasst sich mit der derzeitigen Bestandssituation. Hierbei wird in Anlehnung an die theoretische Einbettung zu Anfang darauf eingegangen um welchen Zentrentyp es sich beim Untersuchungsgebiet handelt, und welchen Einzugsbereich es ungefähr aufweist. Die Ermittlung des Zentrentyps und des Einzugsbereichs wird dabei anhand der Analyse der ExpertInneninterviews wiedergegeben. Nachfolgend werden die Ergebnisse der Nutzungsstruktur-, Verkehrsstruktur- sowie der Frei- und Grünraumstrukturanalyse dargestellt.

³ Die Transkripte der ExpertInneninterviews sind im Anhang zu finden.

Im Rahmen der Bewertung soll die übergeordnete Forschungsfrage beantwortet werden. In diesem Sinne werden in Anlehnung an Kapitel 2.3 mehrere Bezugspunkte gebildet anhand derer die Planungsansprüche der heutigen Bestandssituation gegenübergestellt und bewertet werden. Die Bestandssituation im Untersuchungsgebiet wird des Weiteren aus der Perspektive der theoretischen Ansätze bewertet.

Den Abschluss des Bewertungsteils bildet das Zwischenfazit, in dem die wesentlichsten Bezugspunkte nochmals zusammengefasst werden, und das Untersuchungsgebiet im Sinne der übergeordneten Forschungsfrage bewertet wird.

Die Handlungsempfehlungen für die Auswertung des Zentrums Liesing richten sich einerseits an kleine Verbesserungsmaßnahmen, die im Untersuchungsgebiet vorgenommen werden sollten. Andererseits werden auf einer abstrakteren Ebene Empfehlungen für die Bewältigung der wesentlichen Problematiken des Zentrums formuliert. Hierfür werden zum einen die wichtigsten Akteure für die Behebung der Probleme adressiert, und zum anderen in Form eines Ausblicks potenzielle Bewältigungsstrategien vorgeschlagen.

4. Fallbeispiel: Zentrum Liesing

Der folgende Teil der Arbeit stellt eine Einführung zum Fallbeispiel dar. Zu Anfang wird die Herangehensweise zur Abgrenzung des Untersuchungsgebietes veranschaulicht. Anschließend wird das Untersuchungsgebiet in seine räumliche Umgebung eingebettet. Abschließend werden die wichtigsten Merkmale der Wiener Stadtstruktur und des Zentrumsystems veranschaulicht.

4.1 Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes erfolgte primär anhand jener Teilräume, in denen Entwicklungen stattfanden, welche die Veränderung des Gebiets stark beeinflusst, und wesentlich zur Herausbildung des Zentrums in seiner heutigen Form beigetragen haben.



Karte 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

(Kartengrundlage: Google Maps)

Zusätzlich wurde für die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes die siedlungsstrukturelle Bebauung herangezogen, durch die das Gebiet als Raumeinheit optisch wahrnehmbar ist. Ausgehend von der übergeordneten Forschungsfrage umschließt das Untersuchungsgebiet neben den Planungsgebieten auch angrenzende Teilbereiche, da geprüft werden soll,

inwiefern sich auch hier wichtige Funktionen befinden, die dem Gebiet den Status eines Zentrums zukommen lassen und dessen Versorgungsfunktion untermauern.

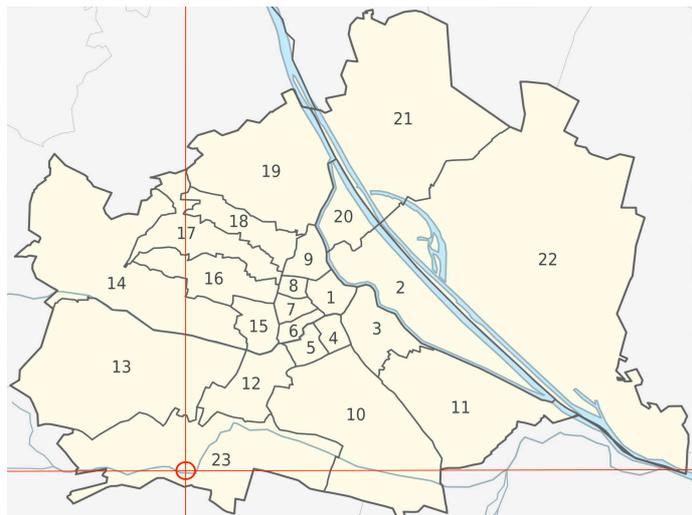
Das Untersuchungsgebiet besteht in diesem Sinne aus dem Liesinger Platz, mit dem angrenzenden Bus- und S-Bahnhof, dem sogenannten Liesinger Anger, dem Areal der ehemalige Brauerei Liesing sowie dem Herbert-Mayr-Park. Das Untersuchungsgebiet wird somit im Norden von der Rudolf-Waisenhorn-Gasse, im Osten von der Südbahntrasse, im Süden von der Haeckelstraße und im Westen vom Aquädukt der Hochquellenleitung begrenzt. Die räumliche Ausdehnung und Begrenzung des Untersuchungsgebietes kann mithilfe der oben angeführten Karte nachvollzogen werden.

4.2 Räumliche Einbettung

Die räumliche Einbettung beginnt mit der Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtgebiet Wiens. Danach wird näher auf die nachbarschaftliche Umgebung eingegangen. Abschließend wird das Untersuchungsgebiet in die überörtlichen Strukturen eingebettet.

4.2.1 Die Lage in der Stadt

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der Katastralgemeinde Liesing des 23. Wiener Gemeindebezirks, an der südwestlichen Stadtgrenze Wiens. Die räumliche Distanz des Untersuchungsgebietes zum Stadtzentrum (Stephansplatz) beträgt etwa 11 km, während die Stadtgrenze nur knapp 500 m entfernt ist. Innerhalb des 23. Wiener Gemeindebezirks, welcher eine große Ost-West-Ausdehnung aufweist, liegt das Untersuchungsgebiet relativ zentral. Beim 23. Wiener Gemeindebezirk handelt es sich um einen der bevölkerungsreichsten Bezirke Wiens. Im Jahr 2019 beheimatete der Bezirk rund 106.000 EinwohnerInnen (vgl. Magistrat der Stadt Wien 2019a).



Karte 2: Lage des Untersuchungsgebietes in der Stadt Wien
(eigene Bearbeitung; Kartengrundlage: stadtplanwien360.at)

4.2.1 Die Lage in der Nachbarschaft

Im Bezug auf die Nachbarschaft ist das Untersuchungsgebiet primär von Wohngebieten umgeben, bei denen es sich laut der Realnutzungskartierung der Stadt Wien aus dem Jahr 2016 um dichte Wohnmischgebiete, Wohnmischgebiete mittlerer Dichte und lockere Wohnmischgebiete handelt (vgl. MA 18 2017). Nördlich des Untersuchungsgebietes befinden sich außerdem eine weiterführende Schule und eine Parkanlage. Östlich wird das Untersuchungsgebiet, wie bereits erwähnt, von der Südbahntrasse begrenzt. Darüber hinaus befindet sich östlich der Südbahntrasse das Industriegebiet Liesing. Südlich und Westlich des Untersuchungsgebietes ist Großteils Wohnbebauung vorzufinden.

4.2.3 Die Lage in den überörtlichen Raumstrukturen

Das Untersuchungsgebiet liegt, wie bereits erwähnt, in der Katastralgemeinde Liesing des gleichnamigen Wiener Gemeindebezirks.

4.2.3.1 Verbindungsachsen

Das Zentrum Liesing befindet sich an zwei wichtigen Verkehrsachsen des motorisierten Individualverkehrs. Eine der beiden Verkehrsachsen ist die Breitenfurter Straße beziehungsweise B13a, die im Wiener Straßensystem als hochrangige Hauptverkehrsstraße der Kategorie B ausgewiesen ist (vgl. Stadt Wien 2019b). Die Breitenfurter Straße stellt eine radiale Verkehrsachse dar, und verbindet das Untersuchungsgebiet einerseits mit dem Bahnhof Meidling, andererseits mit den südwestlichen Umlandgemeinden Wiens (vgl. MA 18 2014: 81).

Die zweite wichtige Verkehrsachse ist die Perchtoldsdorfer Straße, die das Zentrum Liesing mit der Niederösterreichischen Marktgemeinde Perchtoldsdorf verbindet, und im Bereich des Liesinger Platzes in die Breitenfurter Straße mündet. Bei der Perchtoldsdorfer Straße handelt es sich um eine Hauptstraße der Kategorie A, die im Wiener Straßensystem als höherrangige Gemeindestraße geführt wird (vgl. Stadt Wien 2019b).

Des Weiteren spielen öffentliche Verkehrsanbindungen eine tragende Rolle für das Untersuchungsgebiet. Zu nennen wäre hier die Anbindung an den hochrangigen Schienenverkehr durch den Bahnhof Liesing, bei dem es sich sowohl um einen Personen-, als auch Güterbahnhof handelt. Im Hinblick auf den Personenverkehr wird der Bahnhof aktuell von mehreren Regionalzügen der Österreichischen Bundesbahn angefahren, die das Untersuchungsgebiet mit der Wiener Innenstadt, Niederösterreich, der Steiermark und sogar

Mödling – Baden – Wiener Neustadt ausgewiesen ist (vgl. MA 18 1985: 65). Seit Mitte der 1990er Jahre ist die Siedlungsachse Meidling – Liesing größtenteils entwickelt, wobei die regionale Achse Wien – Mödling – Baden – Wiener Neustadt auch heute noch entwickelt wird (vgl. MA 18 1994: 125; MA 18 2014: 97).

4.2.3.3 Großräumige Nutzungsstruktur

Ausgehend vom Untersuchungsgebiet ist die überörtliche Nutzungsstruktur vor allem gemeinde- und bundesländerübergreifend zu verstehen. Das Gebiet, welches das Zentrum Liesing umgibt, scheint in unterschiedliche Nutzungszonen unterteilt zu sein. Der Bereich westlich der Südbahn ist vor allem von Wohnnutzung und Naturräumen geprägt, während im östlichen Bereich großflächige Industrie- und Gewerbegebiete angesiedelt sind und typische Kennzeichen des Stadtumlandes zu beobachten sind. (vgl. MA 50 2017: 61)

4.2.3.4 Historische Ortskerne



Karte 3: Historische Ortskerne

(Quelle: MA 18 2015b: 44)

Die Katastralgemeinde Liesing grenzt aufgrund ihrer relativ zentralen Lage im Gemeindebezirk an mehrere Katastralgemeinden an. So befindet sich im Norden der Katastralgemeinde Liesing die Katastralgemeinde Atzgersdorf, im Nordosten Erlaa, im Südosten Siebenhirten, im Südwesten Rodaun, im Westen Kalksburg und im Nordwesten Mauer. Darüber hinaus grenzt südlich der Katastralgemeinde Liesing die Marktgemeinde Perchtoldsdorf an, die dem Niederösterreichischen Bezirk Mödling zuzuordnen ist. Viele dieser Katastralgemeinden besitzen historische Ortskerne, die laut dem Entwicklungskonzept „Perspektive Liesing“ in Zukunft wieder ihre Funktion als Anker- und Orientierungspunkte erhalten sollen, und deren räumliche Lage der oben angeführten Abbildung zu entnehmen ist (vgl. MA 18 2015b: 43).

4.2.3.5 Einzelhandelsagglomerationen

In der mittelebaren räumlichen Umgebung des Untersuchungsgebietes befinden sich mehrere Einzelhandelsagglomerationen in Form von Einkaufszentren beziehungsweise Fachmarktzentren. Außerhalb des Stadtgebiets liegen das Einkaufszentrum und Fachmarktzentrum Shopping City Süd in etwa 5 km Entfernung sowie der Kaufpark Vösendorf in circa 4 km Entfernung zum Untersuchungsgebiet. Im Wiener Stadtgebiet hingegen befindet sich der Kaufpark Alterlaa in circa 3 km Entfernung zum Untersuchungsgebiet.



Karte 4: Einkaufszentren in Wien und im Wiener Umland

(Quelle: MA 18 2016: 75)



Karte 5: Fachmarktzentren in Wien und im Wiener Umland

(Quelle: MA 18 2016: 77)

4.3 Kontextualisierung: Stadtstruktur und Zentrensystem Wiens

Im Folgenden findet eine kurze Einführung zur Stadtstruktur sowie zum Zentrensystem Wiens statt. Hierbei liegt der Fokus auf unterschiedlichen Entwicklungen der Stadtstruktur Wien, die durch Leitbilder der Stadtplanung und des Städtebaus sowie durch Stadtentwicklungsmodelle geprägt wurden.

Die Stadtstruktur Wiens wurde seit Beendigung des zweiten Weltkrieges und bis in die 1980er Jahre vom Leitbild der gegliederten und aufgelockerten Stadt geprägt und führte zur großräumigen Funktionstrennung, sowie zu einer PKW-orientierten Verkehrsstruktur. Vor dem Hintergrund gesellschaftlicher Veränderungsprozesse wurde im Rahmen der Stadtplanung ab den 1980er Jahren die Entstehung kleinräumiger Funktionsmischungen angestrebt, denen im Stadtentwicklungsplan 1985 Rechnung getragen wurde (vgl. MA 8 & MA 9 2019a). Zusätzlich verfolgte man mit dem Stadtentwicklungsplan 1984 nun eine polyzentrische Stadtstruktur, die von mehreren Entwicklungsachsen getragen wurde, welche wiederum auf dem radial auf das Stadtzentrum ausgerichteten, hochrangigen Schienenverkehr beruhten (vgl. ebd.; MA 18: 2005: 53). Das polyzentrische Stadtmodell, auf das im Stadtentwicklungsplan 1984 abgezielt, und das im Stadtentwicklungsplan 1994 fortgeschrieben wurde, führte zu einem hierarchisch abgestuften Geschäftsstraßen- und Zentrensystem. Die Ausstattung der Stadtzentren sollte dabei auf einer Nutzungsmischung aus Büros, Fachgeschäften und öffentlichem Raum basieren, und entsprechend dem Leitbild der „Stadt der kurzen Wege“ eine PKW-unabhängige und nachhaltige Siedlungsentwicklung ermöglichen (vgl. MA 18 2005: 53).

Das Zentrensystem der 1980er und 1990er Jahre wurde mit dem Stadtentwicklungsplan 2005 neu definiert, wodurch ein weniger hierarchisches, jedoch dichtes polyzentrisches System entstehen sollte (vgl. ebd.: 138). Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung des Stadtentwicklungsplans 2005 bestand das Zentrensystem aus dem sogenannten City-Bereich als höchstrangiges Zentrum sowie aus mehreren Haupt- und Stadtteilzentren (vgl. ebd.: 137f.).

Die City nimmt im städtischen Zentrensystem dabei eine übergeordnete Funktion ein, die sich aus ihrem überregionalen Einzugsbereich ergibt, und über 250.000 EinwohnerInnen mit unterschiedlichsten Gütern und Dienstleistungen versorgt. Die Hauptzentren hingegen stellen die zweithöchsten Zentren der Stadt dar. Diese sollten laut dem Stadtentwicklungsplan 2005 jedoch neu geordnet werden, da einige dieser Zentren an Bedeutung verloren und somit für die Zukunft als Stadtteilzentren bzw. Geschäftsstraßen mit lokaler Bedeutung eingestuft wurden

(vgl. MA 18 2005: 138). Stadtteilzentren haben laut dem Stadtentwicklungsplan einen Einzugsbereich von mindestens 10.000 EinwohnerInnen. Zur Funktionserhaltung beziehungsweise -anpassung werden des Weiteren Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Stadtteilzentren vorgeschlagen. Diese beziehen sich auf die Anbindung an den öffentlichen und Individualverkehr, auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Vermarktung sowie, auf die Stärkung des Einzelhandels als Grundelement der Stadtteilzentren. Im Hinblick auf die Stärkung des Einzelhandels werden sogenannte Frequenzbringer, bei denen es sich unter anderem um integrierte Einkaufszentren, Kinocenter oder Gastronomie handelt, im Stadtentwicklungsplan 2005 als geeignete Mittel gesehen. Die Entwicklung neuer Stadtteilzentren liegt laut dem Stadtentwicklungsplan 2005 besonders in der Entstehung campusartigen, großformatigen Funktionsmischung (vgl. ebd.).

Im Stadtentwicklungsplan 2025 wird das seit 2005 für Wien vorgesehene Zentrensystem fortgeschrieben. Hierbei wird jedoch darauf Bezug genommen, dass sich die Zentrenlandschaft der Stadt in den letzten Jahren verändert hat, und sich die Zentren hinsichtlich ihrer Funktionalität teilweise spezialisiert und in verschiedene Zentren Typen ausdifferenziert haben (vgl. MA 18 2014: 60f.). Das Zentrensystem wird dabei in den Citybereich, Stadtteilzentren und spezialisierten Zentren untergliedert. Der sogenannte Citybereich bezieht sich auf jene Stadtgebiete, an denen sich die „höchstrangigen Einrichtungen und Unternehmen konzentrieren.“ (ebd.: 141) Im Gegensatz dazu besitzen die Stadtteilzentren primär eine Versorgungsfunktion für die angrenzenden Stadtquartiere (vgl. ebd.). Angesichts der funktionalen Ausstattung städtischer Zentren wird im Stadtentwicklungsplan 2025 auf die Relevanz der Multifunktionalität hingewiesen. Demnach benötigen „[h]ochwertige Zentren (...) Büros und Einzelhandel ebenso wie Gastronomie, öffentliche und kulturelle Einrichtungen, multimodale Erreichbarkeit, aber auch Wohnraum und zugehörige Versorgungseinrichtungen.“ (ebd.: 61)

Im Werkstattbericht „Wien: polyzentral“ bei dem es sich um eine Studie zur Zentrenentwicklung Wien handelt, wird auf unterschiedliche Zielvorstellungen der innerstädtischen Zentren Wiens eingegangen. Das wesentliche Motiv der Zentrenentwicklung liegt darin, Impulse für Wirtschaftswachstum und Wohlstand zu setzen und eine hohe Lebensqualität zu gewährleisten. Um dies zu erreichen, soll die polyzentrale und kleinmaschige Zentrenstruktur, die auf unterschiedlichen Zentren Typen basiert, erhalten und weiterentwickelt werden (vgl. MA 18 2016: 28). Die Zentren Typen des Wiener Zentrensystems bestehen dabei im Wesentlichen aus der City als historisches Hauptgeschäftszentrum im 1.

Gemeindebezirk, aus Cityerweiterungsgebieten, Stadtteilzentren und gewachsenen Ortskernen (vgl. MA 18 2016: 25f.).

Abgesehen von den oben besprochen Fachkonzepten und Fachberichten hätte das Fachkonzept Zentren, das von der Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien in Auftrag gegeben wurde und sich derzeit noch in Bearbeitung befindet, besondere Relevanz für die vorliegende Masterarbeit. Dies begründet sich dadurch, dass im Rahmen des Fachkonzepts eine Beschäftigung mit der heutigen und zukünftigen Nutzung und Funktion der Wiener Zentren stattfindet, und ein räumliches Leitbild erarbeitet werden soll, welches Definitionen und Standpunkte der existierenden Zentren enthält (vgl. Granzer 2018: 67).

5. Entwicklungen im Zentrum Liesing

Im folgenden Kapitel werden die Ergebnisse der historischen Analyse sowie die Planungsansprüche für die Entwicklung des Untersuchungsgebietes wiedergegeben. Für die Durchführung der historischen Analyse dienten die Ausführungen Schwalbachs als Orientierungsrahmen. Die Darstellung der Planungsansprüche basiert, wie bereits in Kapitel 3.3.2 erwähnt auf der Analyse des Entwicklungskonzeptes Zentrum Liesing, sowie auf dem Ausschreibungstext und der Ergebnisdarstellung des Städtebaulichen Gutachterverfahrens, das für die Umnutzung des ehemaligen Brauereigeländes durchgeführt wurde.

5.1 Historische Analyse

Bei der historischen Analyse handelt es sich um eine Analyseform, die nach Schwalbach auf Ereignisse eingeht, welche die räumliche Entwicklung des untersuchten Gebietes maßgeblich beeinflusst haben (vgl. Schwalbach 2017: 37).

Im Folgenden sollen somit historische Ereignisse dargestellt werden, die die Entwicklung und Beschaffenheit des Untersuchungsgebiets geprägt haben, und für die Beantwortung der Forschungsfragen relevant sind. Das Untersuchungsgebiet wird hierbei als Gesamtgegenstand betrachtet, wobei angesichts der Historie vorerst Zusammenhänge zum Gemeindebezirk sowie zur Gesamtstadt hergestellt werden. Anschließend werden die wichtigsten historischen Aspekte aus dem Untersuchungsgebiet kurz zusammengefasst, um in weiterer Folge näher auf die einzelnen historischen Entwicklungen einzugehen.

5.1.1 Die Geburtsstunde des 23. Wiener Gemeindebezirks

Das Untersuchungsgebiet liegt in der Katastralgemeine Liesing des gleichnamigen 23. Wiener Gemeindebezirks. Die Katastralgemeine Liesing galt bis zum Jahr 1938 als selbstständige Stadt Niederösterreichs. Im Jahr 1938 wurde Liesing, wie auch die niederösterreichischen Ortsgemeinden Breitenfurt, Kalksburg, Kaltenleutgeben, Laab im Walde, Mauer, Perchtoldsdorf und Vösendorf von den Nationalsozialisten eingemeindet. und stellte fort an den 25. Gemeindebezirk „Groß-Wiens“ dar (vgl. MA 8 & MA 9 2019b). Nach dem Ende des 2. Weltkriegs gab es in Wien und Niederösterreich Bestrebungen, viele der eingemeindeten Ortschaften wieder in das Bundesland Niederösterreich einzugliedern. Dieses Unterfangen wurde vorerst jedoch von der Sowjetunion, als eine der vier Besatzungsmächte, abgelehnt, wodurch Liesing als Teil des 25. Bezirks weiterhin in die Zuständigkeit der Wiener Stadtverwaltung fiel. Im Jahr 1946 setzte die Wiener Stadtverwaltung erste Maßnahmen für

die Anpassung der Verwaltungsstruktur, die sich noch weitestgehend an den Grenzen „Groß-Wiens“ orientierte. In diesem Kontext richtete man 1946 ein eigenes magistratisches Bezirksamt für den Bezirk Liesing ein. Dieser hatte bis dahin seinen Verwaltungssitz in Mödling gehabt, welcher heute einen niederösterreichischen Verwaltungsbezirk darstellt. Im Jahr 1954 willigte die Sowjetunion schließlich ein, viele der ehemaligen niederösterreichischen Ortsgemeinden wieder dem Bundesland Niederösterreich zuzuteilen. Nur ein Bruchteil der ehemaligen niederösterreichischen Ortsgemeinden, die während dem Nationalsozialismus eingemeindet wurden, verblieb bei der Stadt Wien. Diese wiederum bildete aus den südlich verbliebenen Ortsteilen den Bezirk Liesing, als 23. Wiener Gemeindebezirk. (vgl. MA 8 & MA 9 2019b).

5.1.2 Historische Ereignisse im erweiterten Untersuchungsgebiet

In der Katastralgemeinde Liesing ist bis zum 19. Jahrhundert primär Ackerbau und Viehzucht betrieben worden. Die industrielle Revolution, welche die landwirtschaftliche Produktion in Europa zur damaligen Zeit enorm optimiert hatte, sorgte auch in Liesing für einen strukturellen Wandel (vgl. Bundesdenkmalamt 1996: 680f.). So siedelten sich im Laufe des 19. Jahrhunderts zunehmend Betriebe und Unternehmen in Liesing an, wodurch das Gebiet um die Seybelgasse herum, östlich der heutigen Südbahntrasse, zum industriellen Zentrum avancierte. Einen wichtigen Impuls für die wirtschaftliche Entwicklung Oberliesings, das sich westlich der heutigen Schnellbahntrasse befindet, setzte die Errichtung der Brauhausanlage an der Breitenfurter Straße im Jahr 1838. Im Jahr 1841 wurde Liesing an die Südbahnlinie beziehungsweise an die Wien-Gloggnitzer-Bahn angeschlossen. Ein weiteres Bauprojekt, welches bis heute das Ortsbild der Katastralgemeinde prägt war die Errichtung des Aquädukts der 1. Wiener Hochquellenleitung im Jahr 1873 (vgl. ebd.: 681). Eine andere wichtige Entwicklung für den Bezirksteil beziehungsweise für die Katastralgemeinde stellte die Grenzverschiebung Richtung Westen gegen Ende des 19. Jahrhunderts dar, wodurch sich die Bedeutung des Ortes Liesing auf das Gebiet westlich der Bahntrasse verlagerte. Anfang des 20. Jahrhunderts, im Jahr 1904, wurde das Rathaus Liesing errichtet und der Ort zum Gerichtsbezirk ernannt, was den Weg dafür ebnete, dass Liesing im Jahr 1904 zur Stadt erhoben wurde (vgl. ebd.). Durch die Eingemeindung Liesings während des Nationalsozialismus übernimmt das Gebäude in der Perchtoldsdorfer Straße 2 seit dem Jahr 1938 die Funktion eines Bezirksamtes (vgl. ebd.: 722).

5.1.3 Liesinger Platz und Anger

Wie bereits erwähnt, wurde die heutige Katastralgemeinde Liesing im Jahr 1841 an die damalige Wien-Gloggnitzer-Bahn beziehungsweise Südbahn angeschlossen. Der Anschluss an den öffentlichen Schienenverkehr kann als Einflussfaktor verstanden werden, welcher der Katastralgemeinde Liesing, die bis dahin nur geringfügig an den öffentlichen Verkehr angeschlossen war, zunehmende Bedeutung verlieh (vgl. MA 8 & MA 9 2019b). Unmittelbar neben dem Liesinger Bahnhof befindet sich ein Postamt, welches 1831, ein Jahrzehnt vor dem Anschluss Liesings an den Schienenverkehr, erbaut wurde (vgl. Bundesdenkmalamt 1996: 720). Beim Liesinger Platz handelt es sich ursprünglich um den Hauptplatz der ehemaligen Ortschaft beziehungsweise Stadt Liesing, welcher erst im Jahr 1967 seinen heutigen Namen bekam, und bis dahin als Schillerplatz bekannt war (vgl. MA 8 & MA 9 2017).

Laut den Aussagen des ehemaligen Bezirksvorstehers Manfred Wurm im Experteninterview stellten der Liesinger Platz und der Liesinger Anger bis zu ihrer Umgestaltung primär einen Verkehrsknotenpunkt dar. Der am Liesinger Platz angesiedelte Busbahnhof war dabei eher willkürlich gestaltet (vgl. Wurm 2019: Z. 56f., 142f.). Angesichts des Liesinger Angers ging sowohl Manfred Wurm als auch der derzeitige Bezirksvorsteher Gerald Bischof darauf ein, dass der Liesinger Anger bis zu seiner Umnutzung und Umgestaltung primär als Parkraum genutzt wurde. Das Erscheinungsbild des Liesinger Angers wurde dabei als „eine Wüste von parkenden Autos“ (ebd.: Z. 59) beziehungsweise als „Blechwüste“ (Bischof 2019: Z. 39) beschrieben. Abgesehen von der Parkraumbewirtschaftung am Anger beheimatete dieser auch den Liesinger Markt, der, laut Bischof, vor der Umgestaltung inmitten der Parkfläche stattfand. Die Marktstrukturen waren dabei jedoch nicht festgelegt, wodurch weder eine feste Zusammenstellung der Marktstände noch verbindliche Marktzeiten existierten (vgl. ebd.: Z. 35ff.).

5.1.5 Liesinger Brauerei

Ein wichtiger Aspekt für die räumliche Entwicklung des Ortes Liesing war die Errichtung der Liesinger Brauerei, die von Johann Georg Held gegründet wurde, und bis zur Umnutzung des Brauereigeländes in der Breitenfurter Straße 372-380 angesiedelt war. Der Bau der Brauerei auf dem Areal an der Breitenfurter Straße wurde im Jahr 1828 genehmigt, und zehn Jahre später fertiggestellt. Etwa ein Jahr später wurde die Bierproduktion der Brauerei aufgenommen, wodurch 1839 das erste „Oberliesinger Felsenkeller-Bräu“ ausgeschenkt werden konnte. Im Jahr 1872 wurde die Brauerei in eine Aktiengesellschaft umgewandelt.

Die Architekten Ferdinand Fellner und Herman Helmer errichteten 1898 auf dem Gelände einen Turm, der mit einem Tanzsaal und einem Restaurationsbetrieb ausgestattet war. Das charakteristische Gebäude prägte von nun an das Ortsbild Liesings und wurde zu einem beliebten Ausflugsziel. Von 1900 bis 1914 wurden südlich der Breitenfurter Straße, gegenüber dem Brauereigelände, Wohnhäuser für MitarbeiterInnen der Brauerei errichtet. Die Fusion der Liesinger Brauerei mit der Österreichischen Brau AG erfolgte im Jahr 1928. Nach dem Ende des 2. Weltkrieges war die Brauerei im Besitz der sowjetischen Besatzungsmacht, welche den Betrieb mit Gerste versorgte und circa 500 MitarbeiterInnen beschäftigte. Ende der 1960er Jahre errichtete man auf dem Brauereigelände eine weitere Siloanlage, die für die Lagerung von 22.000 Tonnen Gerste ausgestattet war. Im Jahr 1973 wurde der Brauereibetrieb eingestellt und das letzte Bier in Liesing gebraut, wobei der Betrieb in den darauffolgenden Jahren noch für die Abfüllung unterschiedlicher Getränke genutzt wurde. Im Jahr 1990 wurde der letzte große Schornstein, sowie das Kesselhaus der Brauerei abgetragen (vgl. Bundesdenkmalamt 1996: 708; Austria Presse Agentur 2006; Stadt Wien 2019c). In den folgenden Jahren wurde das Areal beziehungsweise einzelne Gebäude des Areals vor allem für Flohmärkte genutzt. In dieser Zeit wurde jedoch von Seiten der GrundeigentümerIn und der Stadtverwaltung bereits darüber nachgedacht, wie das Betriebsgelände in Zukunft genutzt werden sollte und welche Entwicklungspotenziale damit freigesetzt werden können. Im Jahr 2005 ereignete sich ein Großbrand in einer der Lagerhallen der ehemaligen Brauerei. Dieses Ereignis läutete das Ende der Flohmarktnutzung auf dem Areal ein. Im Jahr 2006 begann schließlich der gänzliche Abriss der ehemaligen Brauerei, womit gleichzeitig der Umbau des Geländes eingeleitet wurde (vgl. Bundesdenkmalamt 1996: 708; MA 8 & MA 9 2019b; Stadt Wien 2019c; Der Standard 2005).

5.2 Planungsansprüche für die Aufwertung des Zentrums Liesing

Dieser Teil der Arbeit widmet sich den Planungsansprüchen, die für die Aufwertung des Zentrums Liesing formuliert wurden, sowie den Begründungen der Planungsmaßnahmen. Das Kapitel beginnt mit der Darstellung des Entwicklungskonzepts für das Zentrum Liesing. Anschließend werden die wesentlichen Aspekte des städtebaulichen Gutachterverfahrens veranschaulicht, welches für die Umnutzung des Brauereigeländes durchgeführt wurde. Abschließend wird angesichts der Planungsansprüche auf die Ergebnisse der ExpertInneninterviews eingegangen, um die Erkenntnisse, die durch Analyse der Planungsdokumente gewonnen wurden, sinnvoll zu ergänzen.

5.2.1 Entwicklungskonzept Zentrum Liesing

Im Oktober des Jahres 1999 beauftragte die Magistratsabteilung 21B der Stadt Wien das Beratungsunternehmen Regional Consulting ZT GmbH mit der Erarbeitung eines Leitbildes, sowie mit der Bewertung unterschiedlicher Entwicklungsmöglichkeiten für das geplante Zentrum im Bereich des Liesinger Platzes (vgl. MA 21B 2000a: 1). Bei der Durchführung des Auftrags orientierte sich das Beratungsunternehmen an den Bedürfnissen und Interessen, die von der Bezirksvertretung für die Entwicklung des Gebietes geäußert worden waren. Zusätzlich wurden bereits vorhandene Konzepte und Analysen, die sich mit dem Gebiet beschäftigten in das Entwicklungskonzept eingearbeitet.

Das Entwicklungskonzept besteht aus einer Leitidee, verschiedenen Strategien und Maßnahmen zur Realisierung ebendieser, sowie aus Analysen und daraus abgeleiteten Argumenten für die vorgeschlagene Herangehensweise (vgl. ebd.). Für die folgende Ausführung stehen neben der Leitidee vor allem die strategischen Planungsmaßnahmen sowie deren Begründungen im Fokus.

5.2.1.1 Leitbild der Zentrumsentwicklung

Bei der Darstellung des Leitbildes gehen die AutorInnen des Entwicklungskonzeptes darauf ein, dass sich die Bevölkerungszahl im 23. Gemeindebezirk von 1951 bis 1995 mehr als verdoppelt hat, während sie im gesamten Stadtgebiet annähernd gleich geblieben ist (vgl. ebd.: 2). Demgegenüber hat sich die Zentrenstruktur des Bezirks jedoch nicht weiterentwickelt, wodurch Liesing laut der AutorInnen der einzige Wiener Gemeindebezirk war, der keinen Hauptgeschäftsbereich aufwies. Dies führte dazu, dass die im Bezirk vorhandene Kaufkraft in andere Stadtteile, und in das benachbarte Bundesland Niederösterreich abfloss (vgl. ebd.).

Neben diesem Aspekt wurde die Bedeutung des Planungsgebietes für die Wiener Zentrenstruktur auch dadurch deutlich, dass sich die nächst gelegenen Zentren im 12. und 13. Gemeindebezirk befunden haben, und genauso wie die Shopping City Süd und das Hauptgeschäftszentrum der Stadt Mödling im Wiener Umland etwa fünf Kilometer entfernt sind (vgl. ebd.). Davon ausgehend wurde folgendes Leitbild für das Planungsgebiet formuliert:

„Der Entwicklungsspielraum, der aufgrund der Stilllegung des Brauereibetriebes entsteht, soll genutzt werden, das Zentrum Liesing in den nächsten 10 Jahren zu einem

attraktiven und gut funktionierenden Bezirkszentrum zu machen, das der Bedeutung des Bezirks angemessen ist.“ (MA 21B 2000a: 2)

Bei dieser Ausführung wird sichtbar, dass die mögliche Umnutzung des Betriebsgeländes der ehemaligen Brauerei als Impuls für die Zentrumsentwicklung am Liesinger Platz wahrgenommen wurde. Die Bestrebung der Zentrumsentwicklung ergab sich dabei aus dem Kaufkraftabfluss in benachbarte Umlandgemeinden, dem Mangel an Zentren in der näheren Umgebung und der daraus abgeleiteten Bedeutung des Plangebietes für die städtische Zentrenstruktur.

5.2.1.2 Strategische Planungsmaßnahmen und Begründungen

Die Entstehung des zukünftigen Bezirkszentrums sollte laut dem Entwicklungskonzept mithilfe einiger ergänzend wirkender Maßnahmen erfolgen. Dabei stützen sich die AutorInnen teilweise auf bereits vorhandene Entwicklungsmaßnahmen, die jedoch erst mit der Möglichkeit der Umnutzung des Brauereigeländes durchführbar wurden (vgl. ebd.: 3).

Für die Formulierung der strategischen Planungsmaßnahmen wurden drei Teilbereiche des Gebietes adressiert, da diese zum damaligen Zeitpunkt gewisse Gestaltungsspielräume boten. Beim ersten Teilbereich handelte es sich um den Liesinger Platz, der sich unmittelbar vor dem Bahnhof Liesing befindet. Der zweite Teilbereich lag zwischen Lehmannsasse und Breitenfurter Straße, und bezog sich auf den langgestreckten westlichen Teil des Liesinger Platzes, der ebenfalls als Anger bezeichnet werden kann. Den dritten Teilbereich stellte das 10,5 ha große Gelände der Brauerei Liesing dar (vgl. ebd.: 6, 12).

Die erste Maßnahme im Entwicklungskonzept Zentrum Liesing betraf den Liesinger Platz, der auf Basis eines Verkehrskonzeptes, welches die Realisierung einer Park&Ride-Anlage und die Ansiedlung von Handelsflächen miteingeschlossen hat, verkehrlich neuorganisiert werden sollte (vgl. ebd.: 4). Laut des Entwicklungskonzeptes sollte die Park&Ride-Anlage über etwa 350 PKW-Stellplätze verfügen. Das Haus der Park&Ride-Anlage sollte neben den PKW-Stellplätzen ebenso als Nahversorgungszentrum genutzt werden. Hierfür wurde eine Ladenzeile für kleinere Einzelhandelseinrichtungen sowie ein Supermarkt vorgesehen. Die Verkaufsfläche des Nahversorgungszentrums sollte sich insgesamt auf 600 m² belaufen. Des Weiteren sollte auf dem Dach des Gebäudes eine Sportplatz entstehen (vgl. ebd.: 10). Neben der Errichtung der Park&Ride-Anlage wurde für den Liesinger Platz, wie bereits erwähnt, die

Neuorganisation des Busbahnhofes beabsichtigt, bei der der Bereich zwischen dem Straßenzug Breitenfurter Straße/Perchtoldsdorfer Straße und der Südbahn in die Planung mit inbegriffen wurde. Die Reorganisation des Busbahnhofes sowie die Errichtung der Park&Ride-Anlage, mitsamt des Nahversorgungszentrums, sollte laut den künftigen Betreibern (Österreichische Bundesbahn, Städtische Parkraummanagement GmbH) schnell umgesetzt werden. Neben den Planungsmaßnahmen wird im Entwicklungskonzept darauf hingewiesen, dass es sich bei der Grundeigentümerin der Planungsflächen um die Österreichische Bundesbahn handelt (vgl. MA 21B 2000a: 10).

Eine weitere Planungsmaßnahme für die Zentrenentwicklung des Gebietes bezog sich auf die Umgestaltung des Liesinger Angers, an dem sich aufgrund der Verlagerung von Parkplätzen in die geplante Park&Ride-Anlage, sowie der Entfernung des Schlepplgleises zum Brauereiareal, neue Gestaltungsspielräume eröffneten. Der westliche Bereich des Platzes sollte der ansässigen Wohnbevölkerung dabei als Freiraum zur Verfügung stehen (vgl. ebd.: 4). Des Weiteren sollte sich durch die geplante Umgestaltung des Angers die Möglichkeit ergeben, den Liesinger Markt auf der besagten Fläche anzusiedeln, womit auch eine konzeptionelle Weiterentwicklung des Marktes einhergehen sollte. Die AutorInnen erhofften sich von dieser strategischen Planungsmaßnahme die Entstehung einer weiteren Aktivitätszone im Entwicklungsgebiet und damit eine Steigerung der Aufenthaltsqualität. Diese sollte sich in weiterer Folge positiv auf die generelle Anziehungskraft des Gebietes auswirken, wovon auch die im Zentrum angesiedelten Einzelhandelseinrichtungen profitieren sollten (vgl. ebd.). Laut des Entwicklungskonzeptes sollte der Anger nach einem Entwicklungskonzept von Kurzwich und Stanzl aus dem Jahr 1998 umgestaltet werden. Dieses Konzept sah vor, den Anger als Freifläche für den Liesinger Markt sowie für Erholung- und Freizeitwecke zu nutzen. Des Weiteren sollten rund um den Anger PKW-Stellplätze für AnwohnerInnen entstehen. Ein Faktor, der die Umgestaltung des Angers wesentlich beeinflusste ist die Verkehrsorganisation. Hierbei wird im Entwicklungskonzept darauf hingewiesen, dass der geplante Busbahnhof am Liesinger Platz zwei Kreuzungen östlich des Angers, an der Breitenfurter Straße und an der Lehmannngasse, voraussetzt. Zudem wird hervorgehoben, dass auch durch das geplante Einkaufszentrum auf dem ehemaligen Brauereigelände im Westen des Liesinger Angers Zu- und Abfahrten gegeben sein müssen (vgl. ebd.: 10). Einen wesentlichen Einfluss auf die Umgestaltung des Platzes nahmen die Schlepplgleise der ehemaligen Brauerei Liesing, die von der Südbahn zum ehemaligen Brauereigelände führten, und erst mit der neuen Nutzung des Brauereiareals abgetragen

werden konnten (vgl. MA 21B 2000a: 10). Die Umnutzung des Brauereigeländes sollte zudem die Anziehungskraft des Liesinger Angers steigern. Nach dem Entwicklungskonzept von Kurzmich und Stranzl sollte der Liesinger Markt in der Mitte des Angers angesiedelt werden. Der Anger sollte entsprechend seiner neuen Funktion auf der Höhe der Breitenfurter Straße 360-368 einen verbreiterten Fußweg aufweisen, und somit attraktiver für die Versorgungs- und Freizeitnutzung werden (vgl. ebd.: 11f.).

In Bezug auf das ehemalige Braueigelande bestand die strategische Planungsmaßnahme zum einen darin, mit der Ansiedlung von Einzelhandelseinrichtungen ein kommerzielles Zentrum auf dem Areal zu schaffen (vgl. ebd.: 4). Dies wird vor allem damit begründet, dass der 23. Wiener Gemeindebezirk zum damaligen Zeitpunkt über sehr wenige Verkaufsflächen verfügte, und sich in einem Einzugsbereich von 500 Metern lediglich fünf Lebensmittelgeschäfte, mit einer Bruttogeschossfläche von insgesamt 800 m² befanden. Andererseits gab es in der näheren Umgebung des Liesinger Platzes etwa 6400 AnwohnerInnen. Die AutorInnen berechnen dementsprechend, dass „das vorhandene Angebot im fußläufigen Bereich gerade ein Viertel der Kaufkraft der Wohnbevölkerung bindet, während im Wiener Durchschnitt 45% der Kaufkraft für Kurzfristbedarfs [sic!] im Nahbereich ausgegeben wird.“ (ebd.: 14) Auch angesichts des erweiterten Einzugsbereichs des Standortes, insbesondere dem westlichen Teil des 23. Gemeindebezirks, sei laut den AutorInnen genügend Kaufkraft für den kurzfristigen Bedarf vorhanden. Darüber hinaus ergebe sich aufgrund der Verkehrsanbindung des Liesinger Platzes weitere Kaufkraftpotenziale, da viele Personen mit Bus, Bahn oder PKW den Standort im Zusammenhang mit ihrer beruflichen Tätigkeit, mit Freizeitaktivitäten oder zu Versorgungszwecken aufsuchen. In diesem Kontext wird davon ausgegangen, dass es möglich sei, das Angebot im Bereich des kurzfristigen Bedarfs zu erweitern, und somit auch die Kaufkraft einer nicht ansässigen Bevölkerung an den Standort zu binden (vgl. ebd.: 15). Des Weiteren wird im Entwicklungskonzept auch eine ausgeprägte Büronutzung des Areals angedacht, die nach den Ausführungen der AutorInnen im östlichen Bereich, sowie entlang der Breitenfurter Straße entstehen könnte (vgl. ebd.: 5). Dieser Standort wurde vor allem für Büros und Kleinunternehmen als attraktiv eingeschätzt, wobei durch die räumliche Distanz zu wichtigen Wirtschaftsstandorten eine Ansiedlung von wirtschaftlich selbständigen Dienstleistungsunternehmen angedacht wurde. Generell ist die Ansiedlung von Dienstleistungsunternehmen laut den AutorInnen zu befürworten, da diese mit den vorgesehen Einzelhandelseinrichtungen zur Verwirklichung des Leitbildes der

Zentrumsentwicklung beitragen würden. Die Errichtung eines monofunktionalen Bürokomplexes wird jedoch trotz der generellen Befürwortung von Betriebsansiedelungen auf dem Brauereigelände abgelehnt, da dies dem Leitbild der Zentrenentwicklung widersprechen würde (vgl. MA 21B 2000a: 14). Neben der kommerziellen Nutzung sollte laut dem Entwicklungskonzept außerdem Wohnbebauung auf dem Brauereiareal entstehen, welche vor allem für den westlichen und hangaufwärts liegenden Bereich vorgesehen wurde. Als Richtmaß nennen die AutorInnen circa 500 Wohneinheiten (vgl. ebd.: 5). Davon ausgehend wurde begutachtet, wie viele Wohneinheiten die Infrastruktur in der räumlichen Umgebung des Planungsstandortes bewältigen könnte. Hierbei wird von den AutorInnen darauf hingewiesen, dass in der näheren Umgebung ein tendenzieller Mangel an sozialer Infrastruktur, sowie an Frei- und Grünflächen festgestellt wurde. Zudem wird betont, dass bei einer dichten Wohnbebauung des Areals ein zusätzlicher Bedarf an Kindertagesheimen, betreuten Wohnformen oder an einem Ärztezentrum entstehen könnte (vgl. ebd.: 13). In diesem Zusammenhang ist auch auf die Einschätzung der AutorInnen hinzuweisen, dass die Qualität des Geländes zur Wohnnutzung zwar hoch sei, eine ausschließliche Wohnnutzung des Geländes jedoch im Widerspruch zu den Zielen des Leitbildes steht. Dementsprechend wird die Relevanz anderer Nutzungsarten auf dem Brauereigelände betont, „die dazu beitragen, daß (sic!) in Liesing ein vollwertiges Angebot an Waren und Dienstleistungen entsteht.“ (ebd.). Neben der Auseinandersetzung mit den bereits genannten Nutzungen, beschäftigten sich die AutorInnen bezüglich des Brauereiareals zudem mit zwei Sonderthemen, wobei es sich bei einem dieser Themen um die Umnutzung des Brauereisilos handelt. Die AutorInnen beschreiben diesbezüglich, dass das Silo wenn möglich bestehen bleiben sollte und beispielsweise für eine Wohn- oder Büronutzung angepasst werden könnte. Hinsichtlich dessen wird angemerkt, dass eine solche Nachnutzung des Silos aufgrund des einmaligen Erscheinungsbildes und der Aussicht aus dem Gebäude mit dem Entwicklungskonzept vereinbar sei. Allerdings wird ebenfalls darauf hingewiesen, dass die technische Umsetzbarkeit solcher Nutzungen für das Gebäude zum damaligen Zeitpunkt noch ungeklärt sei (vgl. ebd.: 16). Ein weiteres Sonderthema stellt das Kellergewölbe im nördlichen Bereich der Brauerei dar. Laut den AutorInnen wäre es zwar erstrebenswert den Keller zu erhalten, jedoch schien die Umsetzbarkeit im Zusammenhang mit den Umbaukosten nicht rentabel zu sein. Diesbezüglich wurde empfohlen die Verwertung des Kellers unabhängig von dem restlichen Projekt auf dem Brauereigelände zu betrachten (vgl. ebd.).

5.2.1.3 Mögliche Zentrenstruktur des Untersuchungsgebietes

Im Hinblick auf die strategischen Planungsmaßnahmen wird im Entwicklungskonzept ein mögliches Szenario der zukünftigen Zentrenstruktur des Gebietes entworfen.

Dementsprechend könnte am Liesinger Platz durch die Ansiedlung einer Ladenzeile im Erdgeschoss des Park&Ride-Hauses ausgezeichnete Einkaufsbedingungen für die ansässige Bevölkerung, sowie für die BenutzerInnen des öffentlichen Verkehrs und der Park&Ride-Anlage entstehen (vgl. MA 21B 2000a: 15). Einen weiteren Versorgungsstandort könnte zudem im östlichen Bereich des Brauereigeländes geschaffen werden. Dieser könnte nach Ansicht der AutorInnen sowohl der zukünftigen Wohn- und Arbeitsbevölkerung des Brauereigeländes, als auch der Bevölkerung des weiteren Einzugsbereichs, die tendenziell auf den Gebrauch eines PKWs angewiesen ist, zur Verfügung stehen. Angesichts der Ausstattung des Versorgungsstandortes erwähnen die AutorInnen, dass ein Verbrauchermarkt den Schwerpunkt der kommerziellen Nutzung bilden könnte, wobei ebenso eine Ergänzung durch Fachgeschäfte und gastronomische Einrichtungen angedacht wird (vgl. ebd.). Der Liesinger Anger, als Verbindung zwischen dem Liesinger Platz und dem geplanten kommerziellen Schwerpunkt auf dem Brauereigelände, sollte durch eine Umgestaltung und die Ansiedlung des Liesinger Marktes attraktiviert werden. Zusätzlich rechnen die AutorInnen damit, dass der Liesinger Anger von der gesteigerten BesucherInnenfrequenz profitieren könnte (vgl. ebd.).

5.2.2 Das Städtebauliche Gutachterverfahren: Brauereigelände

Im Folgenden wird auf städtebauliche Gutachterverfahren für die Umnutzung der Brauerei Liesing eingegangen. Das Verfahren wurde von der Stadt Wien, vertreten durch die Magistratsabteilung 21B Süd, und der Österreichischen Brau-und-Beteiligungs-AG (BBAG) veranstaltet. Als Anlaufstelle für die TeilnehmerInnen des Wettbewerbs fungierte die Regional Consulting ZT GmbH, die ebenfalls die Vorprüfung der Planungsentwürfe übernahm (vgl. MA 21B 2000b: 7f.).

5.2.2.1 Die Ausschreibung des städtebaulichen Gutachterverfahrens

Das städtebauliche Gutachterverfahren wurde am 1. September 2000 ausgeschrieben und bezog sich auf dem Planungsstandort der stillgelegten Brauerei Liesing (vgl. ebd.: 5).

Die übergeordnete Zielsetzung bestand dabei darin, dass Brauereiareal für die Entwicklung des Zentrums Liesing zu nutzen und so ein attraktives und funktionales Bezirkszentrum entstehen zu lassen (vgl. ebd.). Mit dem städtebaulichen Gutachterverfahren verfolgten die

VeranstalterInnen die Absicht, adäquate Lösungsvorschläge für die Nach- und Umnutzung des Brauereiareals zu erhalten. Die Lösungsvorschläge sollten dabei jedoch als städtebauliches Gesamtkonzept entworfen werden, bei der ebenfalls auf die Verbindung zum angrenzenden Liesinger Platz Bezug genommen wird (vgl. MA 21B 2000b: 5).

Aufgrund der komplexen Planungsaufgabe entschieden sich die Veranstalter für ein geladenes und nonymes Gutachterverfahren. Die besondere Herausforderung der Planung des Gebietes lag laut der Verantwortlichen in der Umsetzung der städtebaulichen Ziele, der standortverträglichen und marktfähigen Flächennutzung und Bebauung, sowie dem Umgang mit der vorhandenen Bausubstanz (vgl. ebd.).

Das Gremium, das die eingereichten Planungsentwürfe beurteilen sollte bestand insgesamt aus neun Personen, bei denen es sich um Vertreter der BBAG, der Stadt Wien, der Bezirksvorstehung, der Technischen Universität Wien, sowie um zwei externe ArchitektInnen handelte. Das Gremium wurde bei seiner Arbeit außerdem von vier ExpertInnen beraten, die einerseits der Magistratsabteilung 18 (MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung) der Stadt Wien sowie der Regional Consulting ZT GmbH angehörten, und zum damaligen Zeitpunkt zum Teil in den Fachbereichen Verkehr beziehungsweise Grünraum und Erholung tätig waren (vgl. ebd.: 13).

Neben der Beurteilung der Planungsentwürfe bestanden die Aufgaben des Beurteilungsgremiums darin, Empfehlungen zur weiteren städtebaulichen Entwicklung des Planungsgebietes zu formulieren. Zudem sollten Empfehlungen für die Berufung von ExpertInnen zur neuen Festsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes gegeben und gegebenenfalls aufgabenrelevante Informationsgespräche mit den TeilnehmerInnen geführt werden (vgl. ebd.: 14).

Bei der Beurteilung der eingereichten Beiträge orientierten sich die Mitglieder des Beurteilungsgremiums an folgenden Kriterien (ebd.):

- Wirtschaftlichkeit des Projektes
- Ökologische Vertretbarkeit der Realisierung
- Integration in das städtebauliche Umfeld
- Funktions- und Nutzungsverteilung, einschließlich ihrer zeitlichen Abfolge (Zwischennutzung)
- Soziale Infrastruktur und Grünraumplanung

- Gestaltqualität (Grundriss, Baukörper, Freiräume etc.)
- Lösungsvorschläge zur Verkehrserschließung
- Zeitliche Abfolge der Umsetzung, Zwischennutzungsstrategien
- Umsetzbarkeit in einem Flächenwidmungs- und Bebauungsplan
- Möglichkeit einer möglichst raschen Umsetzung des vorgeschlagenen Projektes

5.2.2.2 Das Ergebnis des städtebaulichen Gutachterverfahrens

Die Entscheidung für den Sieger des städtebaulichen Gutachterverfahrens wurde im Jänner 2001 während einer Sitzung des Beurteilungsgremiums getroffen. Neben der Diskussion der Vor- und Nachteile der eingereichten Projektentwürfe stellte das Gremium einige Eckpunkte auf, an die die Entscheidungsfindung angelehnt war (vgl. MA 21B 2001: o. S.).

Eine dieser Beurteilungskriterien stellte die Berücksichtigung der landschaftsräumlichen, siedlungsstrukturellen und funktionalen Heterogenität von Kuppen-, Hang- und Tallage im Projektentwurf dar. Der Entwurf sollte als konzeptionelle und gestalterische Gesamtidee für den einmaligen Charakter des Brauereigeländes sorgen, und die historische Prägung des Geländes mit einem neuen Profil auf funktionale Weise verbinden (vgl. ebd.: o. S.).

Darüber hinaus formulierte das Beurteilungsgremium den Anspruch, dass die Projektentwürfe mit der natürlichen und baulichen Umgebung, insbesondere dem Liesinger Anger und Liesinger Platz verbunden werden sollten. Ein besonderes Augenmerk lag dabei auf der freien und komfortablen Zugänglichkeit des Geländes (vgl. ebd.: o. S.). Ein weiteres Beurteilungskriterium bestand in der Berücksichtigung des Brauereisilos, welches, sofern die Projektentwürfe Hochhäuser für das Areal vorsahen, als Hochhaus umgebaut werden sollte (vgl. ebd.). Daneben legte das Beurteilungsgremium ebenso Wert darauf, dass die Projektentwürfe konzeptionell so angedacht sind, dass die sukzessive Bebauung des Areals eine Nutzung immobilienwirtschaftlicher Einheiten auf sinnvolle Weise ermöglicht, ohne dabei städtebauliche Bruchstücke entstehen zu lassen (vgl. ebd.). Angesichts des geplanten Einkaufszentrums formulierte das Beurteilungsgremium den Anspruch, dass dieses als selbständige immobilienwirtschaftliche Einheit geplant und bauplatzfähig ist. Außerdem sollten die Entwürfe des Einkaufszentrums die öffentliche Zugänglichkeit vom Liesinger Platz aus gewährleisten, so dass der zukünftigen Magnetwirkung auf potentielle BesucherInnen Rechnung getragen wird (vgl. ebd.). Als letzten Punkt betonte das Beurteilungsgremium, dass beim Umgang mit den vorhandenen Grünbeständen auf dem Brauereiareal sowie bei der baulichen Abstimmung für die Erschließung des Geländes keine

rechtliche, wirtschaftlichen und zeitlichen Einschränkungen entstehen dürfen (vgl. MA 21B 2001: o. S).

Am 19. Jänner 2001 wurde von den Mitgliedern des Beurteilungsgremiums einstimmig entscheiden, dass das Projekt von Coop Himmelb(l)au Prix & Swiczinsky GmbH das städtebauliche Gutachterverfahren gewonnen habe (vgl. ebd.: o. S). Dabei wurde jedoch angemerkt, dass der Projektentwurf unter den vordefinierten Auflagen des Gremiums überarbeitet werden müsse, wobei hier unter Berücksichtigung des städtebaulichen Charakters ebenfalls eine adäquate Abstimmung mit den immobilienwirtschaftlichen und gestalterischen Bedürfnissen, sowie mit den Interessen der Wohnbauträger und des Bezirks erfolgen sollte (vgl. ebd.). Die VerfasserInnen des SiegerInnenprojektes sollten in weiterer Folge mit der Erarbeitung eines Entwurfes für den Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes für das Planungsgebiet beauftragt werden (vgl. ebd.).

Der Projektentwurf von Coop Himmelb(l)au & Swiczinsky GmbH sah die städteräumliche Neudefinition der topografischen Bruchlinie zu der angrenzenden gründerzeitlichen Bebauung vor. Mit der Umnutzung des Brauereigeländes sollten ein urbanes Areal sowie ein klar erkennbares Wohngebiet mit hoher Standortqualität entstehen. Die Neuordnung des Geländes sollte nach Ansicht der VerfasserInnen vor allem mit der Errichtung eines Schlangen-Elementes erfolgen, dass einerseits die Torfunktion des Aquädukts neuartig hervorhebt und andererseits ein Areal mit urbaner Atmosphäre schafft, welches bis zum Liesinger Platz wirkt (vgl. ebd.: o. S). Zusätzlich sollte mithilfe des Schlangen-Elementes die Möglichkeit einer Nord-Süd-Verbindung erreicht werden. Als Verbindungselement wurde hierbei ein öffentliches Zwischengeschoss angedacht, wobei ebenso der Geländesprung ausgenutzt werden sollte. Die VerfasserInnen des Projektentwurfs strebten mit der Durchlässigkeit des Bauvolumens zum einen den Übergang einer urbanen zu einer begrünten Zone sowie die Aufhebung jeglicher Barrierewirkung an (vgl. ebd.). Im nördlichen Bereich des Areals sollten nach dem Projektentwurf von Coop Himmelb(l)au & Swiczinsky GmbH die Grünflächen und Kleinobjekte in die Neugestaltung eines Villenviertels integriert werden. Im südlichen Bereich, entlang der Breitenfurter Straße, sollte hingegen ein öffentlicher urbaner Raum mit Einkaufszentrum und Bürogebäude entstehen. Zudem beinhaltete der Projektentwurf teilweise die Erhaltung des historischen Bestandes, deren landmark-Funktion mit neuen Funktionen ergänzt werden sollte, wobei die Nachnutzung des Brauereisilos von

diesen Bestrebungen, wegen der Unwirtschaftlichkeit der erforderlichen Baumaßnahmen, ausgeschlossen wurde (vgl. MA 21B 2001: o. S).

5.2.3 Ergebnisse der ExpertInneninterviews

Die Ergebnisse der ExpertInneninterviews werden im Folgenden teilraum- und themenbezogen wiedergegeben, wobei darauf hinzuweisen ist, dass hierbei nicht alle ExpertInnen im gleichen Maße zu Wort kommen. Dies begründet sich dadurch, dass die Interviewfragen an die jeweiligen ExpertInnen angepasst wurden, wobei deren Teilhabe am Planungsprozess sowie deren Bezug zum Untersuchungsgebiet wesentlich für die Formulierung der Leitfragen war.

5.2.3.1 Liesinger Platz

Die Planungsansprüche hinsichtlich des Liesinger Platzes scheinen laut dem ehemaligen Bezirksvorsteher primär verkehrsbezogene Aspekte betroffen zu haben. Manfred Wurm spricht in diesem Kontext davon, dass das Untersuchungsgebiet vor den Entwicklungsmaßnahmen primär einen Verkehrsknotenpunkt darstellte, was im Erscheinungsbild des Gebietes zum Ausdruck kam. Die Errichtung der Park&Ride-Anlage war in diesem Sinne eine Antwort auf den hiesigen PendlerInnenverkehr sowie eine Möglichkeit, Parkplätze, die zuvor auf dem Liesinger Anger angesiedelt waren, aus dem öffentlichen Raum in das Parkhaus zu verlagern. (vgl. Wurm 2019: Z. 56ff., 77).

Die Umgestaltung des Busbahnhof am Liesinger Platz sollte laut Wurm für eine geordnete Zu- und Abfahrt der Busse sorgen, den öffentlichen Verkehr attraktiveren und den Verkehrsknoten in diesem Bereich des Liesinger Platzes entwirren (vgl. ebd.: Z. 77ff., 140ff.).

5.2.3.2 Liesinger Anger

Die verkehrsbezogenen Aspekte, die bezüglich der Planungsansprüche für die Umgestaltung des Liesinger Platzes im oberen Abschnitt von Manfred Wurm genannt wurden, waren ebenfalls bei der Umgestaltung des Liesinger Angers von Bedeutung.

Eine zentrale Rolle bei der Umgestaltung des Liesinger Angers spielte dessen Aufenthaltsqualität, die durch die dort befindliche Parkfläche gemindert wurde, sowie die Realisierung der neuen Park&Ride-Anlage. Die geplante Park&Ride-Anlage am Liesinger Platz stellte somit eine Möglichkeit dar, die Parkplätze am Anger in das Parkhaus zu verlagern und so den Straßenraum im Bereich im Angers sowie den Angerbereich als Ganzes

umzugestalten (vgl. Wurm 2019: Z. 66f.; Bischof 2019: Z. 37ff.). Die Hauptintention dieser Planungsmaßnahme war, dem öffentlichen Raum im Bereich des Angers eine neue Funktion zu verleihen. Entsprechend den Ausführungen Bischofs schien der Markt dabei ein adäquates Mittel für dieses Vorhaben gewesen zu sein. Dieser sollte neben der Versorgungsfunktion ebenfalls eine soziale Funktion übernehmen, wobei die Idee, den Markt am Liesinger Anger zu verankern, während den Umgestaltungsmaßnahmen aufkam (vgl. Bischof 2019: Z. 28ff.). Bischof geht des Weiteren darauf ein, dass der Markt als Verein organisiert ist, wodurch die regelmäßige Anwesenheit der Marktstände sowie ein attraktiver Angebotsmix gewährleistet werden soll (vgl. ebd.: Z. 22ff.). Der Erhalt des Wochenmarktes am Liesinger Anger wurde laut Manfred Wurm auch im Rahmen eines BürgerInnenbeteiligungsverfahrens genannt. Mit der Umgestaltung des Angers zu einem Multifunktionsraum wurde diesem Wunsch laut Wurm Rechnung getragen, wobei der Anger aufgrund seiner Multifunktionalität neben dessen Marktfunktion auch für andere Veranstaltungen zur Verfügung stehen sollte. Wurm äußerte außerdem, dass für den Anger ursprünglich eine Vollüberdachung angedacht wurde, welche jedoch aus Kostengründen nicht umgesetzt werden konnte (vgl. Wurm 2019: Z. 121ff.). Bei der BürgerInnenbeteiligung wurden laut Wurm ebenfalls Wünsche nach einer Hundezone und einem Spielplatz geäußert, die jedoch aufgrund der Verkehrslage um den Anger herum nur geringfügig berücksichtigt werden konnten. (vgl. ebd.: Z. 115ff.). Im Interview beschrieb Wurm außerdem, dass die BetreiberInnen der Einzelhandelseinrichtungen der Geschäftszeile in der Breitenfurter Straße 360-368 in die Überlegungen zur Umgestaltung miteinbezogen wurden. Die Wünsche der BetreiberInnen betrafen laut Wurm die Oberflächengestaltung und Baumbepflanzung, die Einrichtung einer Kurzparkzone entlang der Geschäftszeile, sowie eine Ladezone für Zulieferungen (vgl. ebd.: Z. 46ff.)

5.2.3.3 Brauereigelände

Die Planungsansprüche bei der Umnutzung des Brauereigeländes sind laut den InterviewpartnerInnen relativ vielseitig und teilweise auch gegensätzlich gewesen, und wurden von unterschiedlichen AkteurInnen zum Ausdruck gebracht. Laut der Aussage Wurms waren die Firma Heineken, welche die Brau Union AG im Jahr 2003 übernahm, als LiegenschaftsbesitzerIn, die Stadt Wien und der Bezirk Liesing an der Aushandlung der Nachnutzung des Areals beteiligt. Nach der Aussage Wurms wollten die Liegenschaftsbesitzer angesichts der Umnutzung „möglichst viel Gewinn aus dem Gelände schlagen (...)“ (ebd.: Z. 225f.) Die Stadt Wien wollte hingegen möglichst viel Wohnraum auf dem Areal schaffen, während der Bezirk an einer Vielzahl von Infrastruktureinrichtungen

sowie an einem verträglichen Ausmaß an Wohneinheiten, um keine zusätzliche Verkehrsbelastung zu generieren, interessiert war (vgl. Wurm 2019: Z. 226ff.).

Angesichts des Aushandlungsprozesses der geplanten Nutzungen auf dem Areal weist Wurm darauf hin, dass die Bezirksvertretung nicht die stärkste Position zur Durchsetzung ihrer Interessen hatte, und das „ein gewisses Diktat der Finanzen und der Wirtschaftlichkeit“ (ebd.: Z. 231) beim Planungsprozess gegeben war. Die Entstehung des Einkaufszentrums war so eine Möglichkeit, die Rentabilität der unterschiedlichen geplanten Nutzungen zu gewährleisten. Wurm sprach in diesem Sinne davon, dass „Einkaufszentren andere Bodenpreise vertragen als Wohnbauten“ (ebd.: Z. 233), womit er auf die „Querfinanzierung [des Wohnbaus] durch das Einkaufszentrum“ (ebd.: Z. 234) anspielte. Die Errichtung des Einkaufszentrums wurde nach Wurms Aussage von der Bezirksvertretung grundsätzlich begrüßt, da sich damit auch die Infrastruktur am Standort verbessern sollte (vgl. ebd.).

Angesichts der Umnutzung des Brauereisilos gingen Wurm und Bischof im Interview darauf ein, dass es mehrerer Umnutzungsideen gab, die jedoch aufgrund der technischen Umsetzbarkeit zu teuer gewesen wären. Billiger wäre es seiner Ansicht nach gewesen, wenn man das Silo abgerissen und ein neues Hochhaus gebaut hätte, was von der Bezirksvertretung jedoch ablehnt wurde (vgl. ebd.,: Z. 304ff.). Ähnlich beurteilte auch Bischof die Situation mit dem Silo, nach dessen Meinung die wirtschaftliche Beurteilung aufwendiger Umnutzungsprojekte der Haupt- und Knackpunkt ist. In diesem Zusammenhang erinnerte sich Bischof, dass alle Beteiligten die Umnutzung des Silos als wirtschaftlich nicht durchführbar erachteten (vgl. Bischof 2019: Z. 274).

Im Hinblick auf die soziale Infrastruktur auf dem Brauereigelände erwähnte Ruland im Interview, dass den Jugendlichen in der Umgebung die Nutzung der Kellergewölbe versprochen wurde (vgl. Ruland 2019: Z. 148ff.). Wurm wies allerdings darauf hin, dass sich für die Realisierung des Jugendzentrums sowie anderer Kultur- und Freizeitangebote keine privaten BetreiberInnen finden ließen, woran die Umsetzung der Ideen letztendlich scheiterte (vgl. Wurm 2019: Z. 185ff.). Hinsichtlich der Erhaltung der Bestandsgebäude auf dem ehemaligen Brauereiareal beschrieb Wurm außerdem, dass man die räumliche Struktur auf dem Areal hätte beibehalten müssen und sich die neu geplante Bebauung an den Altbestand hätte anpassen müssen (vgl. ebd.: Z. 297ff.). Die Integration des Altbestandes in die Neukonzeption des Areals wurde von Wurm in diesem Sinne als wirtschaftlich nicht durchführbar angesehen. Stattdessen sollte mit der Umnutzung und Neukonzeption des

Geländes ein moderner Kontrapunkt zum Altbestand gesetzt werden, anstatt „zu versuchen irgendwas historisierend miteinzubauen.“ (Wurm 2019: Z. 289)

6. Bestandsaufnahme und -analyse

In diesem Teil der Masterarbeit soll die bestehende Raumstruktur und funktionale Ausstattung, sowie der Einzugsbereich und Zentrentypus des Untersuchungsgebietes beschrieben und analysiert werden. Die Beschreibung und Analyse der Raumstruktur und funktionalen Ausstattung bezieht sich dabei auf die Nutzungsstruktur, Verkehrsstruktur, Frei- und Grünraumstruktur des Untersuchungsgebietes. Für die Ermittlung des Einzugsbereichs und Zentrentyps wird hingegen auf die Ergebnisse der ExpertInneninterviews zurückgegriffen.

6.1 Nutzungsstrukturanalyse

Nutzungsstrukturanalysen beschäftigen sich nach Gerrit Schwalbach mit der Frage, welche Realnutzungen im Untersuchungsgebiet vorzufinden sind und in welchem Zusammenhang diese zueinander stehen. Die Realnutzung wird hierbei auf eine Raumeinheit bezogen, bei der es sich typischerweise um einzelne Flächen oder Gebäude handelt, denen unterschiedliche Nutzungsarten zugeordnet werden können (vgl. Schwalbach 2017: 40).

Im Folgenden soll das Untersuchungsgebiet anhand der vorzufindenden Nutzungsarten Wohnen, Einzelhandel, ausgewählte Dienstleistungen und soziale Infrastruktur analysiert werden. Die Informationen über die Realnutzungsstruktur basiert auf mehreren Gebietsbegehungen, sowie auf der Realnutzungskartierung der Stadt Wien.

6.1.1 Wohnnutzung

Beim Untersuchungsgebiet und dessen näherer Umgebung handelt es sich, sofern man von der Realnutzungskartierung der Stadt Wien ausgeht, um eine Nachbarschaft, in der die Wohnnutzung dominiert. Die vorzufindenden Wohnsiedlungen werden von der Stadt Wien als dichte Wohnmischgebiete, Wohnmischgebiete mittlerer Dichte und lockere Wohnmischgebiete ausgewiesen, wobei sich Letztere lediglich in der näheren Umgebung des Untersuchungsgebietes befinden (vgl. MA 18 2017).

Das ehemalige Brauereigelände, zwischen Breitenfurter Straße und der Rudolf-Waisenhorn-Gasse, ist in der Realnutzungskartierung als dichtes Wohnmischgebiet beziehungsweise als Wohnmischgebiet mittlerer Dichte ausgewiesen (vgl. ebd.). Bis zum Jahr 2012 entstanden auf dem ehemaligen Brauereiareal rund 600 Wohneinheiten. Bei einem Großteil dieser Wohneinheiten handelt es sich um geförderte Mietwohnungen. Daneben sind ebenfalls geförderte Mietwohnungen mit Kaufoption, geförderte Eigentumswohnungen sowie ein

Wohnheim für betreutes und temporäres Wohnen mit über 100 Wohnungen errichtet worden (vgl. Stadt Wien 2019c; MIGRA 2019; Austria Presse Agentur 2007).

Südöstlich des ehemaligen Brauereiareals, sowie südlich des Liesingbachs, zwischen Lehmannngasse und Haeckelstraße, sind ebenfalls Wohngebäude vorzufinden, die als dichtes Wohnmischgebiet ausgewiesen werden. Innerhalb der näheren Umgebung des Untersuchungsgebietes sind ebenfalls Wohnsiedlungen vorzufinden. Während nördlich und östlich des Untersuchungsgebietes primär lockere Wohnmischgebiete und Wohnmischgebiete mittlerer Dichte vorzufinden sind, befinden sich südlich des Untersuchungsgebietes überwiegend dichte Wohnmischgebiete (vgl. MA 18 2017).

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind zusätzlich mehrere Gemeindebauten vorhanden, wie etwa in der Breitenfurter Straße 360-368 mit knapp 90 Wohnungen, in der Breitenfurter Straße 401-413 mit über 300 Wohnungen, in der Haeckelstraße 4 mit 50 Wohnungen, sowie entlang der Färbermühlgasse 5 mit knapp 30 Wohnungen (vgl. Stadt Wien 2019d; Stadt Wien – Wiener Wohnen 2019a; Stadt Wien – Wiener Wohnen 2019b; Stadt Wien – Wiener Wohnen 2019c; Stadt Wien – Wiener Wohnen 2019d).

Die hohe Anzahl an neu entstandenen Wohneinheiten auf dem ehemaligen Brauereigelände wird von Wurm relativ kritisch gesehen, da einzelne Wohnhausanlagen, die lediglich optional vorgesehen waren, erst nach der Fertigstellung der größeren Baumaßnahmen errichtet wurden. Angesichts dieser Nachverdichtung betont Wurm, dass dadurch ursprünglich angedachte Blickachsen auf dem Gelände verbaut worden sind (vgl. Wurm 2019: Z. 255ff.).

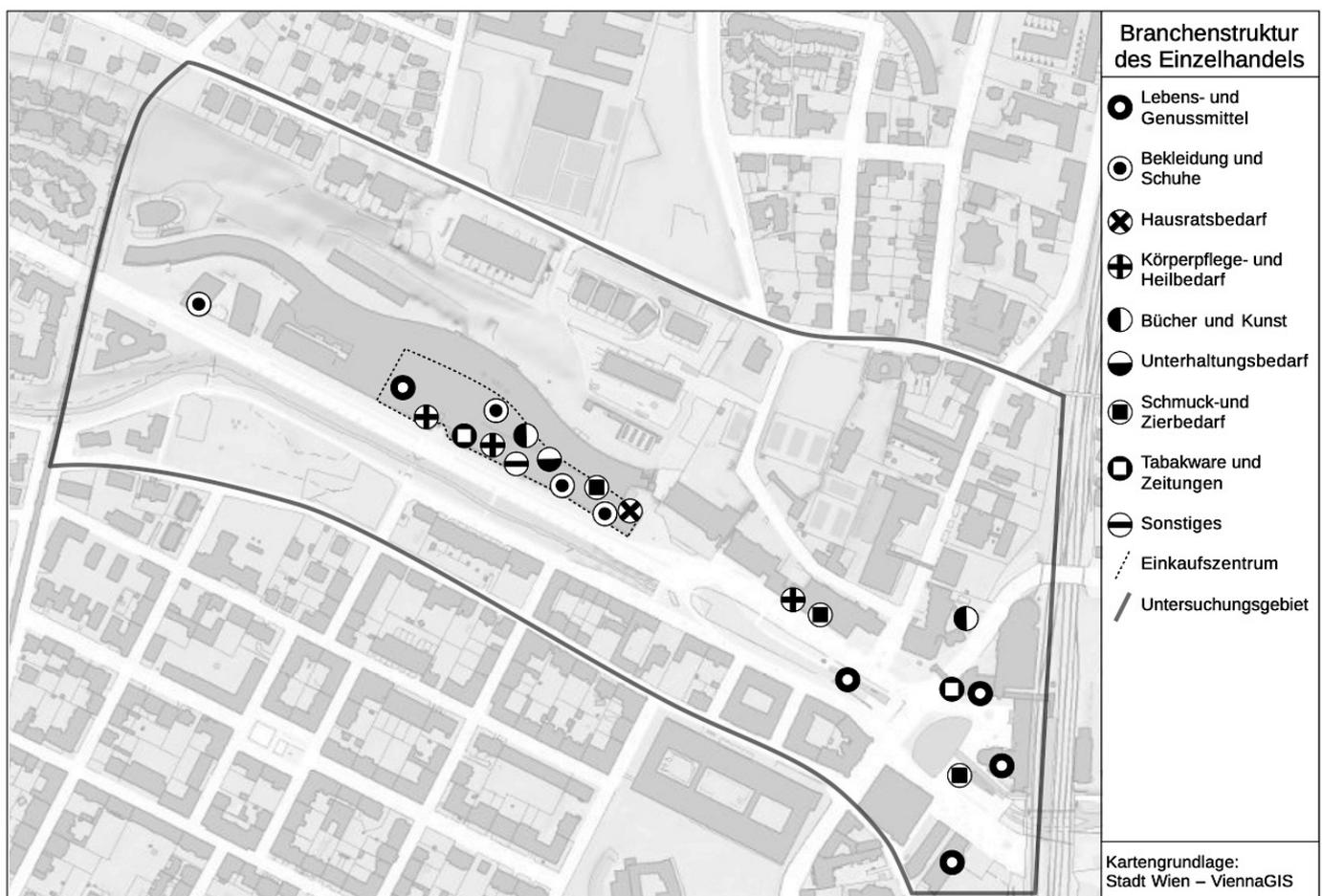
6.1.2 Einzelhandels-, Dienstleistungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen

Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen können grundsätzlich anhand mehrerer Merkmale unterschieden werden. In Anlehnung an Heineberg (vgl. 2014: 187ff.) und Apfelbaum-Waldhausen (vgl. 1998: 10) werden die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Einrichtungen des Einzelhandels, sowie ausgewählter Dienstleistungen und sozialer Infrastruktur hinsichtlich der angebotenen Güter und Dienstleistungen in Branchengruppen untergliedert. Zudem wird beim Einzelhandel analysiert, welche Fristigkeit die angebotenen Güter aufweisen. In diesem Sinne wird das Warenangebot in den kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen Bedarf unterteilt. Angesichts der Analyse der vorhandenen Dienstleistungs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen werden nicht nur gewerbliche Dienstleistungen berücksichtigt, sondern auch jene, mit deren Ausübung keine Gewinnerzielung angestrebt

wird. Die Standorte der vorhandenen Einzelhandels-, Dienstleistungs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen im Untersuchungsgebiet werden mithilfe von Karten veranschaulicht. Aufgrund der teils starken räumlichen Konzentration der Einrichtungen wurde eine generalisierte Darstellung gewählt, weshalb nicht jede einzelne Einrichtung auf der Karte vermerkt ist.

6.1.2.1 Einzelhandelseinrichtungen

Das Untersuchungsgebiet ist mit einer relativ großen Anzahl an Einzelhandelseinrichtungen ausgestattet, welche sich räumlich konzentrieren und sich dahingehend grob in drei räumliche Bereiche gliedern lassen. Einen dieser Bereiche stellt der Liesinger Platz dar, der



Karte 6: Branchenstruktur des Einzelhandels

(eigene Bearbeitung; Kartengrundlage: Stadt Wien - ViennaGIS)

wegen des angrenzenden Bahnhofs- und Busterminals eine hohe FußgängerInnenfrequenz aufweist. Die Waren der dort angesiedelten Einzelhandelseinrichtungen sind Großteils dem Nahrungs- und Genussmittelsegment, und somit dem kurzfristigen Bedarf zuzuordnen. Des

Weiteren befindet sich südlich des Liesinger Platzes, in der Franz-Parsche-Gasse, eine Supermarktfiliale des Unternehmens *Billa*, die vor allem Lebens- und Genussmittel anbietet. Eine weitere wichtige Institution im Zentrum stellt der Liesinger Wochenmarkt dar, welcher jeden Freitag von 08:00 bis 17:00 Uhr im Bereich des Flugdachs auf dem Liesinger Anger stattfindet. Der Markt besteht aus rund 15 Marktständen und bietet ausschließlich Lebens- und Genussmittel an (vgl. Liesinger Markt 2019). Einen weiteren Bereich, in dem es eine kleine Ansammlung von Einzelhandelseinrichtungen gibt, ist die Breitenfurter Straße auf der Höhe des Liesinger Platzes und des Angers. Hier befinden sich Einrichtungen, die Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs vertreiben, wie zum Beispiel ein Schmuckgeschäft, eine Buchhandlung oder eine Drogerie.

Das Einkaufszentrum Riverside ist mit einer Verkaufsfläche von rund 15.000 m² derjenige Standort innerhalb des Untersuchungsgebietes, in dem die größte Anzahl sowie die stärkste Konzentration von Einzelhandelseinrichtungen vorzufinden ist (vgl. Austria Presse Agentur 2007).

Das Einkaufszentrum verfügt über zahlreiche Geschäfte, von denen der Großteil Waren des mittelfristigen Bedarfs verkauft. In dieser Bedarfsgruppe dominieren Einrichtungen die Bekleidung und Schuhe anbieten, wie zum Beispiel *H&M*, *C&A*, *Dressmann* et cetera.

Eine Einrichtung, die innerhalb der mittelfristigen Bedarfsgruppe hervorzuheben ist, ist der Elektrofachmarkt *Saturn*. Der Elektrofachmarkt, der ein großes Sortiment an Elektronikbedarf besitzt, wird bereits im Bereich des Bahnhofes am Liesinger Platz beworben, wodurch ihm eine relativ große Bedeutung für das Riverside zuzuordnen ist.

Neben Waren des mittelfristigen Bedarfs werden im Einkaufszentrum ebenso Waren des kurzfristigen und langfristigen Bedarfs angeboten. Allerdings sind Einrichtungen, die Waren dieser beiden Bedarfsgruppen anbieten weit weniger vertreten.

Bei den Waren des kurzfristigen Bedarfs handelt es sich vor allem um Lebens- und Genussmittel sowie Körperpflege- und Heilprodukte, die etwa im großangelegten Verbrauchermarkt *Merkur* oder in



Foto 1: Einkaufszentrum Riverside und das angrenzende ehemalige Brauhaus der Brauerei Liesing

(Quelle: eigenes Foto)

Drogeriemärkten wie *DM* oder *BIPA* zu finden sind. Waren des langfristigen Bedarfs hingegen sind beispielsweise bei dem Einzelhändler *Michael Kruzik* zu finden, der ein hochwertiges Sortiment an Schmuck und Uhren besitzt.

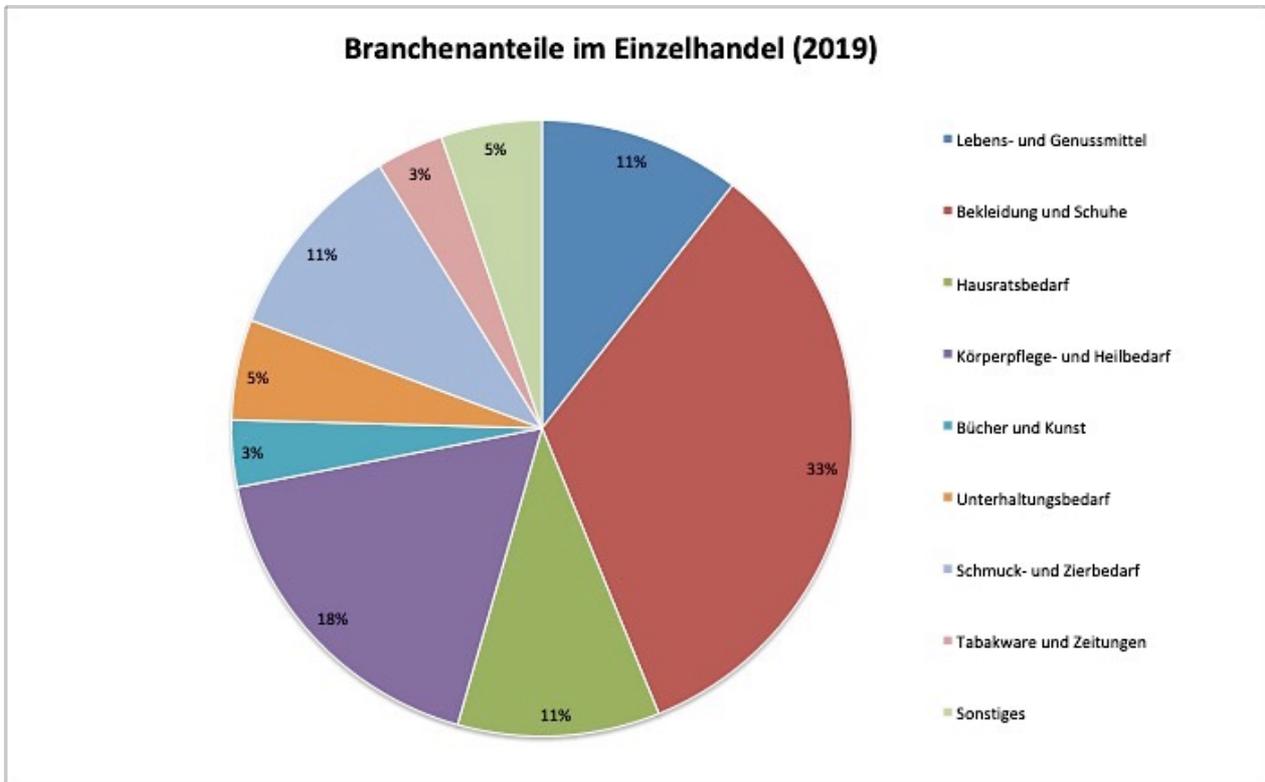


Diagramm 1: Branchenanteile im Einzelhandel

(Quelle: eigene Erhebung)

Auf Basis von Gebietsbegehungen und Internetrecherchen kann gesagt werden, dass Einrichtungen aus der Bekleidungs- und Schuhbranche in der Einzelhandelsstruktur des Untersuchungsgebietes dominieren. Insgesamt machen sie einen Anteil von 33% an den im Untersuchungsgebiet vorgefundenen Einzelhandelseinrichtungen aus. Einrichtungen aus der Branche Körperpflege und Heilmittel sind mit 18% die zweitstärkste Warengruppe. Am drittstärksten sind Einrichtungen aus der Lebens- und Genussmittelbranche, sowie aus der Schmuck- und Dekorationsbranche im Untersuchungsgebiet vertreten. Sie machen jeweils einen Anteil von 11% an den insgesamt vorgefundenen Einrichtungen aus.

Die Einzelhandelseinrichtungen können hinsichtlich ihrer primär angebotenen Waren zusätzlich unterschiedlichen Bedarfsstufen zugeordnet werden. Es zeigt sich, dass sich Einrichtungen mit Waren der mittelfristigen Bedarfsstufe mit einem Anteil von 68% am Stärksten vertreten sind. Einzelhandelseinrichtungen mit primär kurzfristigen Bedarfsgütern bilden mit 21% lediglich die zweitstärkste Bedarfsgruppe. Am Geringsten sind

Einzelhandelseinrichtungen mit primär langfristigen Bedarfsgütern vorzufinden. Ihr Anteil an den im Untersuchungsgebiet vorzufindenden Warenangeboten beträgt lediglich 11%. Die Einteilung der Einzelhandelseinrichtung anhand ihres primären Warenangebots in die unterschiedlichen Bedarfsstufen zeigt deutlich, dass im Untersuchungsgebiet vor allem mittelfristige Bedarfsgüter angeboten werden, wodurch angenommen werden kann, dass das Zentrum rund um den Liesinger Anger nicht nur die unmittelbar angrenzenden Stadtquartiere, sondern auch die Bevölkerung eines darüber hinaus gehenden Einzugsbereichs versorgt.

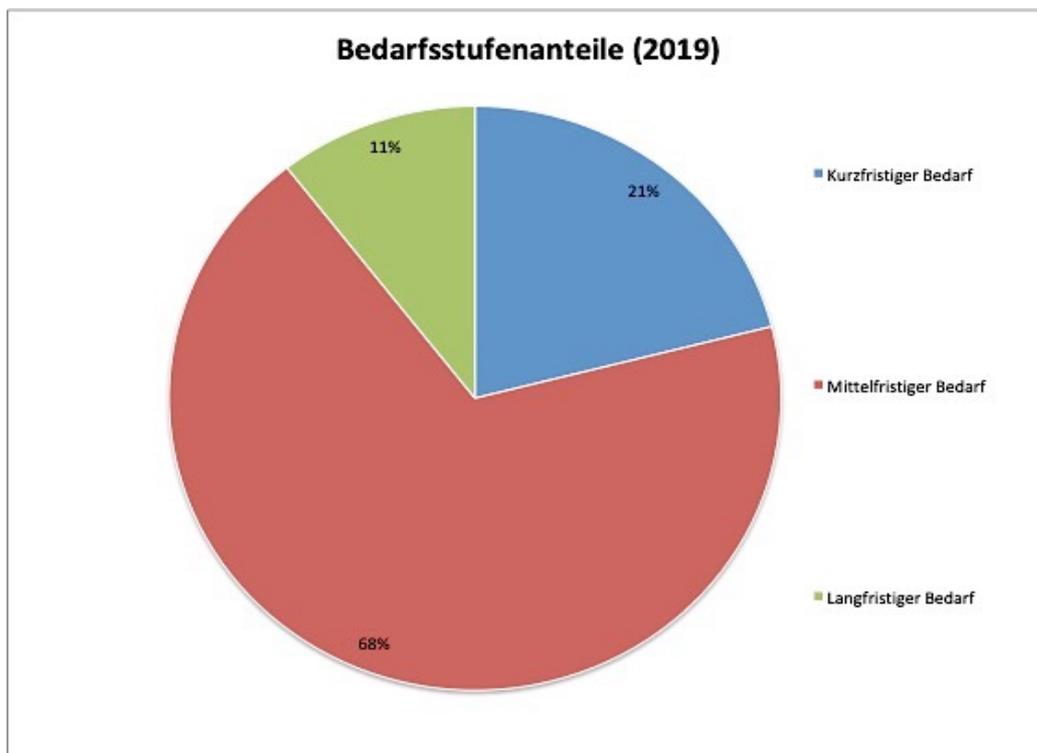


Diagramm 2: Anteile der Einzelhandelseinrichtungen nach Bedarfsstufen

(Quelle: eigene Erhebung)

Gerade in Bezug auf das Einkaufszentrum bewerten die ExpertInnen die Angebotsstruktur des Zentrums Liesing positiv. So hat das Einkaufszentrum nach Ansicht von Bischof und Wurm einen positiven Beitrag für die Infrastruktur geleistet, und die Nahversorgung im Bereich des Liesinger Platzes beträchtlich aufgewertet (vgl. Bischof 2019: Z. 296ff.; Wurm 2019: Z. 138ff.). In ähnlicher Weise äußerte sich Ruland, die anmerkte, dass vor der Errichtung des Einkaufszentrums kaum Versorgungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet vorhanden waren (vgl. Ruland 2019: Z. 345ff.).

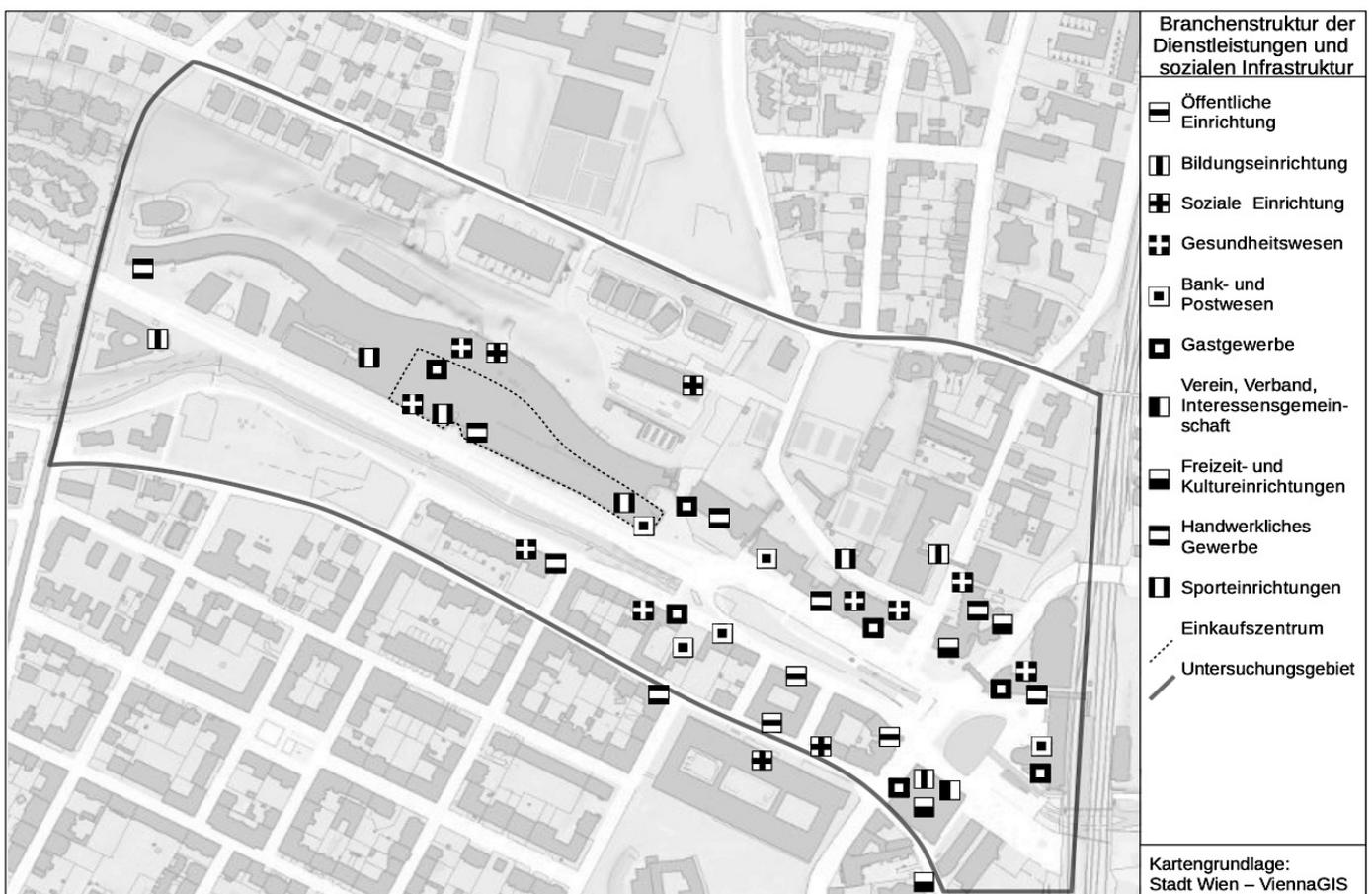
6.1.1.2 Dienstleistungseinrichtungen und soziale Infrastruktur

Zusätzlich zu den Einzelhandelseinrichtungen befinden sich im Untersuchungsgebiet auch zahlreiche Dienstleistungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen. Auch hier sind Tendenzen der räumlichen Konzentration im Untersuchungsgebiet erkennbar, jedoch sind diese, im Vergleich zur Konzentration der Einzelhandelseinrichtungen, weniger stark ausgeprägt.

Eine Ansammlung von unterschiedlichen Dienstleistungen und soziale Infrastruktur ist am Liesinger Platz vorzufinden, wobei das Gastgewerbe sowie Vereine, Verbände und Interessensgemeinschaften den größten Anteil der dort vorhandenen Einrichtungen ausmachen. Das Gastgewerbe am Liesinger Platz besteht aus einem Restaurant, einem Café, einem Fastfood-Restaurant und einer Imbissbude. Bei den Vereinen, Verbänden und Interessensgemeinschaften am Liesinger Platz handelt es sich um das *Beratungszentrum Süd der Österreichischen Arbeiterkammer*, das Bezirksbüro der *SPÖ Liesing*, die Bezirksstelle der *Mietervereinigung*, sowie um zwei PensionistInnenklubs.

Des Weiteren ist am Liesinger Platz, unmittelbar neben dem Bahnhof Liesing, eine Filiale der *Österreichischen Post* sowie eine angeschlossene Filiale der *Bawag PSK Bank* vorzufinden.

Entlang des östlichen Teils der Breitenfurter Straße, zwischen vom Liesinger Platz und dem



Karte 7: Branchenstruktur der Dienstleistungen und sozialen Infrastruktur

(Quelle: eigene Erhebung)

ehemaligen Brauereigelände, sind Einrichtungen unterschiedlichster Branchenzugehörigkeit angesiedelt. Hervorzuheben sind hierbei die *Städtische Bücherei Liesing* als Freizeit- und Kultureinrichtung, sowie mehrere Einrichtungen des Gesundheitswesens, zum Beispiel aus dem Bereich der Allgemein- und Zahnmedizin.

Der westliche Teil der Breitenfurter Straße, vom Einkaufszentrum Riverside bis zum Aquädukt, weist vor allem aufgrund des Einkaufszentrums eine hohe Anzahl von Dienstleistungs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen auf. Die dominanteste Dienstleistungsbranche in diesem Bereich stellt das Gastgewerbe dar, das im Einkaufszentrum Riverside angesiedelt ist. Zusätzlich befinden sich im Einkaufszentrum mehrere handwerkliche Dienstleistungseinrichtungen wie zum Beispiel eine Änderungsschneiderei, ein Schuh- und Schlüsseldienst und ein Friseursalon. Das Einkaufszentrum beheimatet außerdem eine allgemeinmedizinische Arztpraxis, sowie das Fitnessstudio *Life Line Fitness*, das sich im zweiten Obergeschoss des Einkaufszentrums befindet. Ebenfalls befinden sich zwei Yogastudios auf dem ehemaligen Brauereigelände. Erwähnenswert ist außerdem das Astrid Lindgren Zentrum, bei dem es sich um eine Bildungseinrichtung handelt, und die kurz vor dem Aquädukt auf der südlichen Straßenseite der Breitenfurter Straße liegt.

Entlang der Dirmhirngasse, bei der es sich um eine Querstraße der Breitenfurter Straße handelt, sind ebenfalls mehrere Dienstleistungseinrichtungen angesiedelt. Zwei dieser Einrichtungen sind dem Gesundheitswesen zuzuordnen. Besonders erwähnenswert sind außerdem die kooperative Mittelschule, als Bildungseinrichtung, sowie der Stadtschulrat für den 13. und 23. Wiener Gemeindebezirk, welcher den öffentlichen Einrichtungen zuzuordnen ist. Entlang der Schartlgasse, die eine Querstraße der Dirmhirngasse darstellt, hinter der Geschäftszeile auf der Breitenfurter Straße verläuft und an das ehemaligen Brauereigelände angrenzt, befindet sich der Sportverein WAT, der mit Tennisplätzen und Kegelbahnen ausgestattet ist. Zudem ist der Kindergarten der Wiener Kinderfreunde, der sich nordöstlich auf dem Areal der ehemaligen Brauerei befindet, von der Schartlgasse zugänglich.

Südlich des Liesing Baches, entlang der Lehmannngasse, befinden sich mehrere Einrichtungen aus dem Gesundheitswesen, zwei Bankunternehmen sowie das Restaurant und Hotel *Stasta*. Des Weiteren befindet sich in der Lehmannngasse, südlich des Liesinger Angers, das Polizeikommissariat, das den öffentlichen Einrichtungen zuzuordnen ist. Auf der Haeckelstraße, bei der es sich um die südlich gelegene Parallelstraße der Lehmannngasse handelt, liegen ebenfalls eine Reihe von Dienstleistungs- und sozialen

Infrastruktureinrichtungen, die dem handwerklichen Gewerbe, dem Gastgewerbe, sowie sozialen und öffentlichen Einrichtungen zugeordnet wurde. Die wohl wichtigsten Einrichtungen auf der Haeckelstraße stellen das Geriatriezentrum Liesing mit rund 320 Pflegeplätzen, das daran angeschlossene Tageszentrum für SeniorInnen des *Fonds Soziales Wien* als soziale Infrastruktureinrichtung sowie das Bezirksgericht Liesing als öffentliche Dienstleistungseinrichtung dar (vgl. Austria Presse Agentur 2009). Einrichtungen wie das Geriatriezentrum können nach Schwalbach auch als Form der besonderen Wohnnutzung eingeordnet werden, und stellen bezüglich der Nahversorgung und verkehrlichen Anbindung besondere Anforderung an die räumliche Umgebung (vgl. Schwalbach 2017: 42).

Weitere wichtige Einrichtungen, die im Untersuchungsgebiet angesiedelt sind, stellen das *Magistratische Bezirksamt Liesing* und der *Sitz des Bezirksvorstehung* dar, welche sich in der Perchtoldsdorfer Straße 2, südlich des Liesinger Angers und vis-à-vis des Busbahnhofes am Liesinger Platz befinden. Ungefähr gegenüber des *Bezirksamts Liesing* befindet sich die Färbermühlgasse, eine Querstraße der Perchtoldsdorfer Straße. Hier sind vor allem zwei Einrichtungen hervorzuheben, die beide der Kategorie der Freizeit- und Kultureinrichtungen zuzuordnen sind. Einerseits das *Haus der Begegnung*, welches für ganz unterschiedliche soziale, kulturelle und sportliche Aktivitäten und Veranstaltungen genutzt wird, sowie die Katholische Kirche Liesing.

Angesichts der im Untersuchungsgebiet vorgefundenen Dienstleistungs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen handelt es sich bei dem Gesundheitswesen, dem Gast- und dem Handwerksgewerbe um die dominantesten Branchengruppen. Die Einrichtungen aus der Branchengruppe des Gesundheitswesens machen einen Anteil von 22% an allen vorgefundenen Einrichtungen aus. Das Gastgewerbe ist im Untersuchungsgebiet, insbesondere im Einkaufszentrum Riverside, ähnlich stark vertreten und hat einen Anteil von 21% an den vorgefundenen Dienstleistungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet. Die drittstärkste Branchengruppe ist die des handwerklichen Gewerbes, die einen Anteil von 17% an den vorgefundenen Dienstleistungseinrichtungen hat, wobei Friseur- und Kosmetiksalons in dieser Branchengruppe am dominantesten sind.

Branchenanteile der Dienstleistungen und sozialen Infrastruktur (2019)

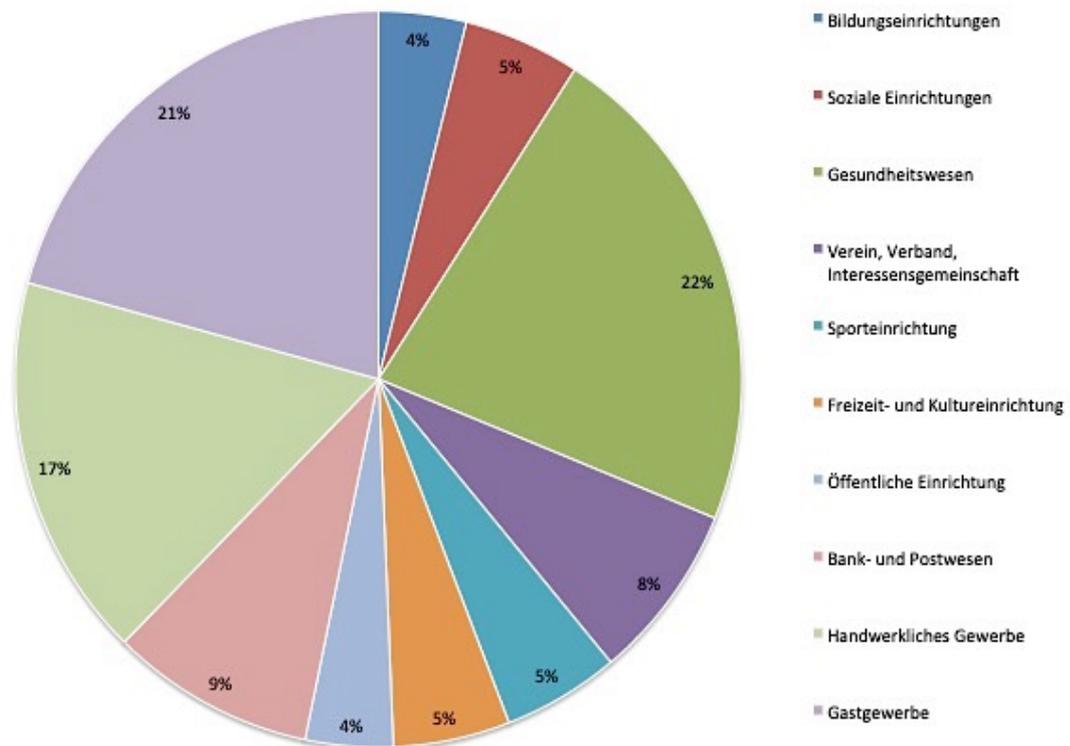


Diagramm 3: Branchenanteile der Dienstleistungen und sozialen Infrastruktur

(Quelle: eigene Erhebung)

Hinsichtlich der sozialen Infrastruktureinrichtungen, insbesondere der Freizeit und Kultureinrichtungen für Jugendliche, ist das Untersuchungsgebiet nur spärlich ausgestattet. Dies bestätigt sich auch durch die Aussage Rulands, die darauf verweist, dass sich das nächste Jugendzentrum etwa in Alterlaa befindet, und Jugendliche im Zentrum Liesing angesichts entsprechender Einrichtungen stark unterversorgt sind. Dies kann auch darauf zurückgeführt werden, dass das Jugendzentrum, das auf dem ehemalige Brauereiareal entstehen sollte nicht realisiert wurde (vgl. Ruland 2019: Z. 148f., 502ff.).

Bischof betonte jedoch, dass die Versorgung mit Kultur- und Freizeitangeboten seiner Meinung nach eher überörtlich gesehen werden müsse, anstatt sie lediglich auf einen bestimmten Standort zu beziehen (vgl. Bischof 2019: Z. 198ff., 316ff.). Diese Meinung ist nach Ansicht des Autors zwar nicht unberechtigt, kann aber hinsichtlich der sozialen Funktion von Kultur- und Freizeitangeboten für städtische Zentren (siehe Kapitel 2.3.3) widerlegt werden.

Ein weiterer Aspekt, zu dem sich die ExpertInnen geäußert haben, ist die mangelhafte Ausstattung mit gastronomischen Betrieben. Zwar befinden sich in vielen Bereichen des Untersuchungsgebietes, insbesondere im Einkaufszentrum sowie am Liesinger Platz entsprechende Angebote, jedoch wird die Ausstattung mit gastronomischen Betrieben eher als unbefriedigend wahrgenommen (vgl. Wurm 2019: Z. 207f; Bischof 2019: Z. 231ff.). Hierbei wurde zusätzlich darauf hingewiesen, dass die Abwesenheit von gastronomischen Einrichtungen im Straßenraum nicht nur das Untersuchungsgebiet, sondern den gesamten 23. Gemeindebezirk betrifft (vgl. Bischof 2019: Z. 231ff.). Zudem betonten Wurm und Bischof, dass sie das noch bestehende ehemalige Brauhaus östlich des Einkaufszentrums, gerne als Gastronomie genutzt hätten, um somit einen attraktiven gastronomischen Betrieb entstehen zu lassen, der die Tradition der Brauerei weiter geführt hätte (vgl. ebd.: Z. 284ff.; Wurm 2019: Z. 208ff.). Dies scheiterte jedoch daran, dass das ehemalige Brauhaus, in dem sich das Gastgewerbe Köö sowie ein Autoserviceunternehmen befindet im Privatbesitz ist und von den BesitzerInnen für die gewünschte Nutzung nicht freigegeben wurde (vgl. Wurm 2019: Z. 121ff.).

6.2 Verkehrsstrukturanalyse

Im Rahmen der Verkehrsstrukturanalyse liegt der Fokus laut Schwalbach auf der Untersuchung der bestehenden Verkehrsanlagen im Untersuchungsgebiet sowie auf der verkehrsbezogenen Anbindung und Erschließung des Untersuchungsgebietes. Der Verkehr kann laut des Autors nach mehreren Merkmalen analysiert werden. Ein besonderer Fokus liegt hierbei vor allem auf den Untersuchungen der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur beziehungsweise der Verkehrsanbindungen im Untersuchungsgebiet (vgl. Schwalbach 2017: 47f.). Daran angelehnt soll im Folgenden die Infrastruktur für den öffentlichen Personenverkehr, den Kraftfahrzeugverkehr, den Rad- sowie den Fußverkehr untersucht werden.

6.2.1 Öffentlicher Verkehr

Der öffentliche Verkehr kann laut Schwalbach (vgl. 2017: 51f.) nach unterschiedlichen öffentlichen Verkehrssystemen, nach Ausstattung und Erreichbarkeit von Haltestellen, Intervalldichte sowie auf Basis einiger anderer Faktoren untersucht werden. Im Folgenden sollen vor allem die unterschiedlichen öffentlichen Verkehrssysteme berücksichtigt werden, an die das Untersuchungsgebiet angeschlossen ist. Zudem soll an dieser Stelle darauf

hingewiesen werden, dass der Fokus der folgenden Analyse auf dem Liesinger Platz liegt, an dem sich ein Bahnhof der Österreichischen Bundesbahn sowie ein Busbahnhof befindet.

Wie in der historischen Analyse veranschaulicht wurde, ist das Untersuchungsgebiet seit 1841 erst mit der Wien-Gloggnitzer-Bahn und später mit der Südbahn an den regionalen Schienenverkehr angebunden. Der Bahnhof Liesing bildet den südlichsten Bahnhof im Gemeindegebiet Wiens, und ist sowohl ein Personen- als auch ein Güterbahnhof.

Im Hinblick auf den Personenverkehr wird der Bahnhof aktuell von mehreren Regionalzügen der Österreichischen Bundesbahn angefahren, die beispielsweise Richtung Wiener Innenstadt, Niederösterreich, Steiermark und sogar Tschechien fahren. Zusätzlich fährt am Bahnhof Liesing die S-Bahnlinien S2 nach Mödling beziehungsweise Laa an der Thaya, die S3 nach Wr. Neustadt beziehungsweise Hollabrunn und S4 nach Wiener Neustadt beziehungsweise Stockerau und Tullnerfeld.

Abgesehen vom Anschluss an den Schienenverkehr ist das Untersuchungsgebiet mit dem Busbahnhof am Liesinger Platz mit zahlreichen Autobusverbindungen ausgestattet, bei denen es sich um Stadt- und Regionalbuslinien handelt, wobei der Busbahnhof als Endstation angefahren wird. Hinsichtlich der städtischen Autobusse, die am Busbahnhof Liesing halten, sind die Linie 60a Richtung Alterlaa, 61a Richtung Vösendorf-Siebenhirten, 62a Richtung Bahnhof Meidling, 64a Richtung Hetztendorf und 66a Richtung Reumannplatz zu nennen.

Darüber hinaus wird der Busbahnhof von der Nachtbuslinie N66 angeschlossen, die zwischen Liesing und Oper/Karlsplatz verkehrt. Damit ist das Untersuchungsgebiet durch das städtische Autobusnetz mit dem 10. Wiener Gemeindebezirk, sowie mit mehreren Bezirksteilen des 12. und 23. Wiener Gemeindebezirks verbunden.



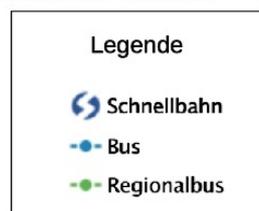
Foto 2: Busbahnhof am Liesinger Platz

(Quelle: eigenes Foto)

Bei den Regionalbussen sind die Linien 207 zum Bahnhof Mödling, 253 nach Tullnerbach-Pressbaum, 254 nach Gruberau beziehungsweise Wolfsgraben, 255 nach Sittendorf in der Gemeinde Wienerwald, 256 nach Gießhübl, 257 nach Perchtoldsdorf, 258 nach Maria

Enzersdorf, 259 und 264 zum Bahnhof Mödling zu nennen. Durch die zahlreichen Regionalbusse besteht zwischen dem Untersuchungsgebiet und den niederösterreichischen Bezirk St. Pölten und vor allem Mödling eine starke Verflechtung des öffentlichen Verkehrs.

Wie bereits erwähnt stellte der Liesinger Platz mit dem Bahnhof der Österreichischen Bundesbahn und dem Busbahnhof den Ausgangspunkt der Analyse des öffentlichen Personenverkehrs dar. Um allerdings einen möglichst ganzheitlichen Überblick über die ÖPV-Anbindungen im Untersuchungsgebiet zu haben, soll im Folgenden kurz auf die weiteren Haltestellen eingegangen werden. Abgesehen vom Bahnhof Liesing beziehungsweise dem Busbahnhof befinden sich, wie auf der angefügten Karte zu sehen ist, neun weitere Haltestellen im Untersuchungsgebiet, die jedoch ausschließlich von den Stadt- und Regionalbuslinien angefahren werden.



Karte 8: Öffentlicher Personennahverkehr

(Quelle: Stadt Wien - Vienna GIS)

Wie die Analyse gezeigt hat, weist das Untersuchungsgebiet aufgrund seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt zahlreiche öffentliche Anbindungen nach Niederösterreich, an die Wiener Innenstadt sowie an anderen Bezirks- und Stadteile auf. Dies wird von den ExpertInnen zum Teil ähnlich gesehen, wobei Ruland im Interview darauf hingewiesen hat, dass bei Querverbindungen zu anderen grenznahen Stadtteilen Verbesserungsbedarf besteht (vgl. Ruland 2019: Z. 95ff.). Bischof betonte hingegen, dass höherwertige öffentliche Anbindungen nach Niederösterreich fehlen (vgl. Bischof 2019: Z. 79ff.).

6.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Einer der ersten Arbeitsschritte nach Schwalbach (2017: 48) ist die Einordnung der Verkehrswege für Kraftfahrzeug in das hierarchische Straßensystem. Die Einordnung der Verkehrswege in das Straßensystem findet dabei anhand der Leistungsfähigkeit der jeweiligen Straße statt, wobei sich im Folgenden an der vorgegebenen Hierarchie des österreichischen Straßensystems orientiert wird.

Bei den dominantesten Verkehrsachsen für Kraftfahrzeuge handelt es sich im Untersuchungsgebiet um die Breitenfurter Straße beziehungsweise B13a und die Perchtoldsdorfer Straße. Diese sind Hauptstraßen des Wiener Straßensystems.

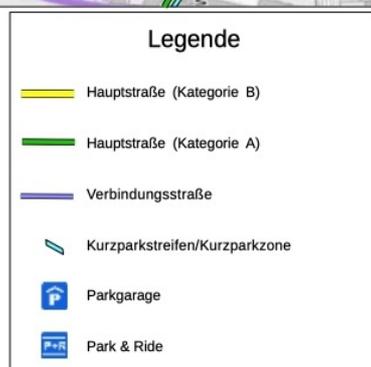
Die Hauptstraße B13a, welche auch Liesingtal Straße genannt wird, ist eine ehemalige hochrangige Bundesstraße und stellt heute eine Hauptstraße der Kategorie B dar (vgl. Stadt Wien 2019b). Zusätzlich stellt sie eine Radialsachse des motorisierten Verkehrs dar, die Wien mit Niederösterreich verbindet (vgl. MA 18 2015b: 76). Die B13a beginnt im Liesinger Bezirksteil Rodaun, verläuft auf der Breitenfurter Straße Richtung Osten zum Liesinger Platz und weiter Richtung Norden in den Bezirksteil Atzgersdorf. Dort trifft sie auf die B12, welche zum Bahnhof Wien Meidling führt. Bei der B13a handelt es sich außerdem um eine Abzweigung der B13, die durch Wien und Niederösterreich verläuft. Innerhalb des Untersuchungsgebietes ist der Liesinger Anger von der B13a umschlossen. Während die B13a nördlich des Liesinger Angers zweispurig und südlich dreispurig verläuft, ist sie östlich des Liesinger Angers, zwischen Anger und Liesinger Platz, eine vierspurige Fahrbahn, in welche die Perchtoldsdorfer Straße mündet.

Wie bereits erwähnt stellt die Perchtoldsdorfer Straße eine weitere wichtige Verkehrsachse dar, die das Untersuchungsgebiet, und hier insbesondere den Liesinger Platz, mit dem niederösterreichischen Bezirk Mödling beziehungsweise der Marktgemeinde Perchtoldsdorf verbindet. Bei der Perchtoldsdorfer Straße handelt es sich um eine Hauptstraße der Kategorie A, die im Wiener Straßensystem als höherrangige Gemeindestraße geführt wird (vgl. Stadt

Wien 2019b). Ein wichtiger Aspekt in Bezug auf die Perchtoldsdorfer Straße ist, dass diese ab der Wiener Stadt- beziehungsweise Landesgrenze zur Wiener Gasse wird, bei der es sich um eine niederösterreichische Landesstraße handelt.

Neben den dominanten Hauptverkehrsachsen befinden sich im Untersuchungsgebiet auch einige Verbindungsstraßen, die im Vergleich zu den Hauptverkehrsstraßen weniger stark frequentiert sind, und den VerkehrsteilnehmerInnen als Verbindung zu wichtigen Verkehrswegen und Einrichtungen oder als Erschließungswege zu Wohngebieten dienen.

Abgesehen von den Verkehrsachsen stellen Parkplätze für PKWs ebenso wichtige Elemente der Verkehrsinfrastruktur dar. Diese können sich unter anderem unmittelbar neben der Fahrbahn, oder aber in speziell vorgesehene Parkanlagen befinden. Eine der im



Karte 9: Motorisierter Individualverkehr

(eigene Bearbeitungen; Quelle Kartenhintergrund: Stadt Wien - Vienna GIS)

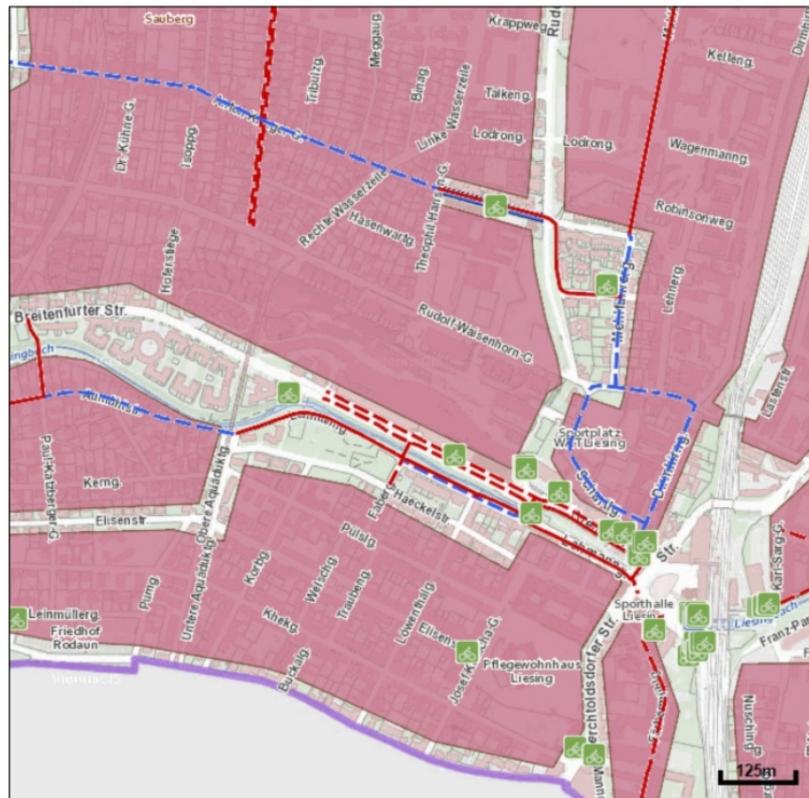
Untersuchungsgebiet auffindbaren PKW-Parkanlagen ist die Park&Ride-Anlage am Liesinger Platz, die 320 Stellplätze umfasst. Zusätzlich wurde mit dem Einkaufszentrum Riverside eine weitere Parkanlage errichtet, die vor allem den BesucherInnen des Einkaufszentrums zur Verfügung steht und rund 500 Stellplätze hat (vgl. Parkplatzsuche 2019).

In diesem Kontext ist jedoch darauf hinzuweisen, dass das Parkhaus am Liesinger Platz aufgrund seiner Größe nur einen Bruchteil der PKWs der EinpendlerInnen versorgen kann (vgl. Bischof 2019: Z. 104ff.). Abgesehen von vorhandenen Parkanlagen kann im 23. Wiener Gemeindebezirk, mit Ausnahme von beschilderten Kurzparkstreifen, fast überall im Straßenseitenraum geparkt werden. Dies sorgt nach Bischof dafür, dass auch die niederösterreichische Bevölkerung ihre Kraftfahrzeuge im Bezirk abstellt, was angesichts der vorhandenen PKW-Stellplätze für gewisse Engpässe sorgt, wodurch bereits Überlegungen bestehen auch in Liesing eine flächendeckende Kurzparkzone einzuführen (vgl. ebd.: Z. 73ff.). Wurm erwähnte bezüglich der PKW-Stellplätze im öffentlichen Raum, dass rund um den Liesinger Anger eine Kurzparkzone eingerichtet wurde, welche nach 18:00 Uhr aufgehoben wird um den AnwohnerInnen zur Verfügung zu stehen (vgl. Wurm 2019: Z. 109ff.).

Wie im Rahmen der Analyse gezeigt, liegt das Untersuchungsgebiet an zwei wichtigen Hauptverkehrsachsen. Diese werden nach Ansicht der ExpertInnen vor allem von PendlerInnen benutzt, wodurch die Verkehrsbelastung relativ hoch ist. Diesbezüglich meinte Wurm, das „ganze Gebiet [sei] verkehrsmäßig natürlich am Limit, vor allem in der Früh und am Abend durch den Pendelverkehr.“ (ebd.: Z. 168ff.) Dies steht auch damit im Zusammenhang, dass das Zentrum Liesing einen an der Stadtgrenze befindlichen Umsteigeknoten zum öffentlichen Verkehr darstellt, was nach Bischof ebenfalls dafür sorgt, dass viele Parkplätze von PendlerInnen benutzt werden. Die Verkehrssituation wird von Bischof aufgrund des hohen Pendelverkehrs sowie der Parkraumbewirtschaftung als große Herausforderung gesehen (vgl. Bischof 2019: Z. 69ff.).

6.2.3 Rad- und Fußverkehr

Im Folgenden werden die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Fuß- und Radverkehrswege einer genaueren Betrachtung unterzogen. Nach Schwalbach bilden diese entweder „selbstständige Elemente oder lediglich Fragmente einer Netzstruktur.“ (Schwalbach 2017: 53). Inhalt der Analyse des Fußverkehrs sind lediglich speziell ausgewiesene Fußwege, bei



Karte 10: Rad- und Fußverkehr

(Quelle: Stadt Wien - Vienna GIS)

denen es sich nicht um Gehwege an der Straßenseite handelt. Bei der Analyse der Radverkehrswege werden im Gegensatz zu den Fußverkehrswegen unterschiedliche Radverkehrsanlagen, wie Fahrradwege und selbstständig geführte Radfahrbahnen, bei denen es sich um markierte Radwege handelt, sowie Radabstellanlagen erfasst. Besondere Berücksichtigung sollten bei der Analyse der Fuß- und Radverkehrswege außerdem Bereiche erfahren, die eine ungünstige Wegführung oder sogar ein gewisses Gefahrenpotenzial aufweisen (vgl. Schwalbach 2017: 53).

Der Fußverkehr im Untersuchungsgebiet ist größtenteils an der Straßenseite vorzufinden. Allerdings sind im Untersuchungsgebiet auch einzelne Bereiche mit speziell ausgewiesenen Fußwegen vorhanden. Diese Bereiche befinden sich am Liesinger Platz, Liesinger Anger, entlang des Liesingbaches und im Herbert-Mayr-Park, der sich südlich des ehemaligen Brauereigeländes befindet. Wie in der nachfolgenden Analyse zu sehen sein wird, befinden

sich auf und zum ehemaligen Brauereigelände hinführend zusätzlich einige Verbindungswege. Das ehemalige Brauereigelände ist im südwestlichen Bereich von der Breitenfurter Straße aus durch zwei barrierefreie Fußwege, sowie weiter östlich der Breitenfurter Straße durch eine Einfahrt für Kraftfahrzeuge zugänglich. Zudem befindet sich neben dem südlichen Eingang des Einkaufszentrums an der Breitenfurter Straße ein Zugangsmöglichkeit. Hier liegt das Höhenniveau des Geländes allerdings über jenem der Breitenfurter Straße, wodurch die Zugänglichkeit an dieser Stelle nur durch eine Treppe geben ist. Der östliche Bereich des ehemaligen Brauereigeländes ist zum einen durch den Eingang des Einkaufszentrums Riverside zugänglich. Zum anderen ist das ehemalige Brauereigelände am östlichen Eingang des Einkaufszentrums ebenfalls durch eine Treppe beziehungsweise einen Aufzug erschlossen, wodurch das Höhenniveau zwischen dem Gelände und der Breitenfurter Straße überwunden werden kann. Die Zugangsmöglichkeit des ehemaligen Brauereigeländes durch das zweigeschossige Einkaufszentrum Riverside führt durch die Passage des Einkaufszentrums. Das Riverside stellt dabei eine Art Wegverbindung zwischen dem östlichen Haupteingang, gegenüber des Liesinger Angers, und dem Zwischengeschoss beziehungsweise Innenhof zwischen den Wohnbauten dar, und ist somit primär ein privatwirtschaftlich genutzter Raum. Bei dieser Wegverbindung muss eine Treppe, Rolltreppe oder ein Aufzug benutzt werden, da sich der Innenhof hinter dem Einkaufszentrum über dem Höhenniveau des östlichen Eingangs des Einkaufszentrums befindet. Nordöstlich ist das Areal der ehemaligen Brauerei durch den Karl-Schlafhauser-Weg für Kraftfahrzeuge und FußgängerInnen, sowie im Norden des Geländes entlang der Rudolf-Waisenhorn-Gasse durch zwei private Fußwege zugänglich. Eine weitere Fuß- und auch Radwegverbindung befindet sich außerdem zwischen dem ehemaligen Brauereigelände und dem Herbert-Mayr-Park. Die Wegverbindung verfügt im Bereich der Breitenfurter Straße über einen Fuß- und Radwegübergang, der durch Ampeln reguliert wird und auf der Fahrbahn durch Zebrastreifen markiert ist. Zwischen dem Fußgängerweg auf der Breitenfurter Straße und dem Herbert-Mayr-Park befindet sich zur Überquerung des Liesingbaches eine Brücke, die sowohl FußgängerInnen als auch RadfahrerInnen zur Verfügung steht.

Durch die oben angegebenen Fußwege bestehen Verbindungen zwischen dem südlich gelegenen Herbert-Mayr-Park, der Breitenfurter Straße und der nördlich gelegenen Rudolf Waisenhorn-Gasse. Zudem bestehen Wegverbindungen zwischen dem östlichen Eingang des Einkaufszentrums, dem Innenhof zwischen dem Einkaufszentrum und den Wohnbauten und dem südwestlichen am Aquädukt befindlichen Bereich des Geländes. Die Wegverbindungen

auf dem ehemaligen Brauereiareal sind zum Teil der privaten Nutzung vorbehalten, und stehen somit nur einem Teil der ansässigen Bevölkerung zur Verfügung.

Das Radwegnetz im Untersuchungsgebiet besteht, wie in der oben angeführten Karte zu sehen ist, aus markierten Radfahrstreifen (rote gestrichelt Linie), die sich auf den PKW-Fahrbahnen befinden. Des Weiteren zählen selbstständig geführte Radwege sowie gemischten Geh- und Radwege (rot durchgängige Linie), Radrouten (blaue durchgängige Linie) und Radabstellanlagen, die sich besonders entlang der Breitenfurter Straße sowie am Liesinger Platz konzentrieren, zum Radwegnetz im Untersuchungsgebiet .

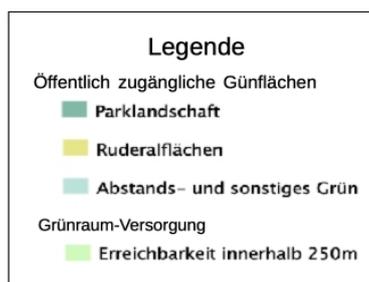
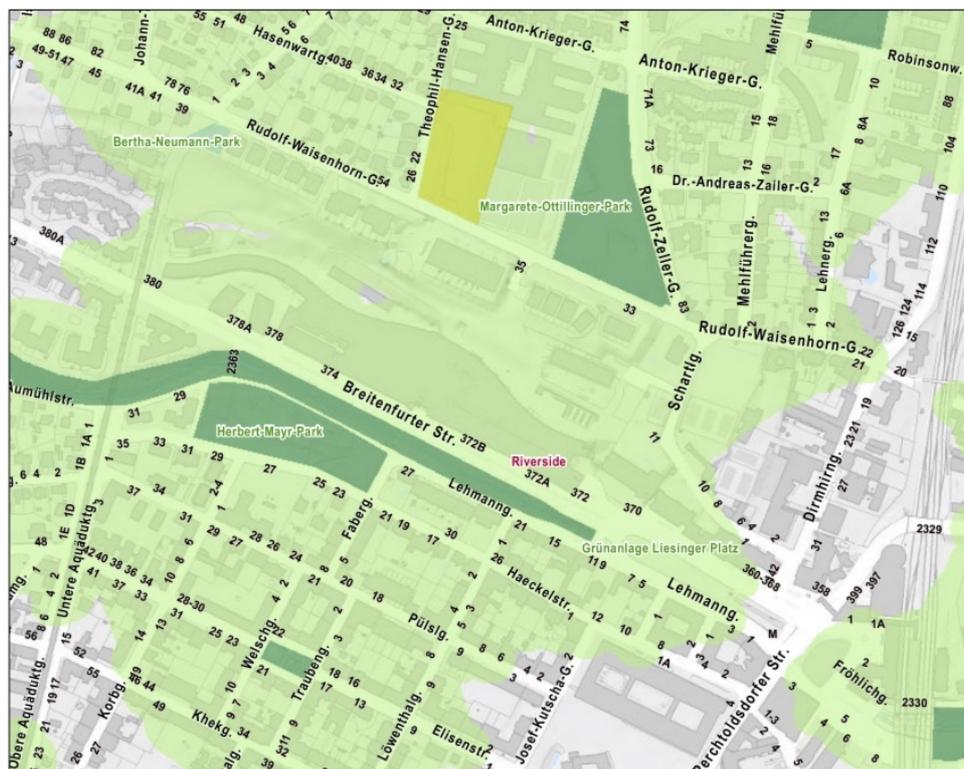
Kritische Bereiche des Fußweg- und Radwegnetzes beziehen sich im Untersuchungsgebiet auf das ehemalige Brauereigelände sowie auf den Liesinger Platz. Der Liesinger Platz weist aufgrund der räumlichen Konzentration unterschiedlicher VerkehrsteilnehmerInnen, sowie seiner tendenziell unübersichtlichen Verkehrsorganisation vor allem für FußgängerInnen und RadfahrerInnen ein gewisses Gefahrenpotenzial auf. Ein weiterer kritischer Bereich ist die Unterführung der Südbahntrasse. Die Unterführung stellt einerseits einen Ausgang des mittleren Bahnsteiges des Bahnhofs Liesing dar. Andererseits übernimmt die Unterführung eine Verbindungsfunktion zwischen dem östlichen gelegenen Zentrum Liesing und dem westlichen Weg entlang des Liesingbachs, bei dem es sich um einen erholungsorientierten FußgängerInnenweg sowie um eine Radwegverbindung handelt. Laut Bischof bedingen die engen Raumverhältnisse der Unterführung, dass RadfahrerInnen die Unterführung nur fußläufig durchqueren dürfen, da ansonsten ein erhöhtes Unfallrisiko besteht (vgl. Bischof 2019: Z. 163). Die unvorteilhafte Verkehrssituation im Bereich der Unterführung konnte auch bei den Gebietsbegehungen beobachtet werden, wobei jedoch festgestellt werden konnte, dass RadfahrerInnen die Unterführung auch auf dem Fahrrad durchqueren.

Das Fußwegnetz auf dem Brauereigelände muss hinsichtlich seiner Zugänglichkeit und teils vorhandenen Barrierewirkung differenziert betrachtet werden. Die barrierefreien Zugänge zu dem Gelände befinden sich im östlichen Teil, an dem mobilitätsbeeinträchtigten Personen mithilfe eines Aufzugs der Zugang zum Gelände ermöglicht wird. Zusätzlich befinden sich entlang der Breitenfurter Straße drei barrierefreie Zugänge. Die Zugangsmöglichkeiten an der Rudolf-Waisenhorn-Gasse sind dagegen kritischer zu sehen, da es sich hier einerseits um Privatwege handelt, die die öffentliche Zugänglichkeit beeinträchtigen. Andererseits befindet

sich im nördlichen Bereich des Geländes zudem eine relativ starke Hangneigung, die die Nutzung der Wege durch physisch beeinträchtigte Personen erschweren könnte.

6.3 Analyse der öffentlichen Räume

Im Folgenden sollen die öffentlichen Räume im Untersuchungsgebiet analysiert werden. Die Durchführung der Analyse ist an Schwalbach (2017: 55ff.) sowie an Kroll (siehe Kapitel 2.3.5) angelehnt. Die Analyse bezieht sich vor allem auf diejenigen öffentlichen Räume, die als öffentliche und halböffentliche Räume sowie als Grünflächen ausgewiesen sind und unabhängig zu den gegebenenfalls zugehörigen Einrichtungen zugänglich sind. Es soll an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass der Fokus der Analyse auf natürlichen und errichteten Räumen sowie auf größeren Grünflächen liegt, die der Bevölkerung beispielsweise für Freizeitaktivitäten und Erholungszwecken zur Verfügung stehen.



Karte 11: Parkanlagen

(Quelle: Stadt Wien - Vienna GIS)

Die im Untersuchungsgebiet vorgefundenen öffentlichen/halböffentlichen Räume und Grünflächen werden im Folgenden nach ihrem räumlichen Erleben, ihrem Erholungswert sowie ihrem Nutzwert analysiert.

Der wohl zentralste öffentliche Raum im Untersuchungsgebiet ist am Liesinger Anger vorzufinden, und stellt eine Art Verkehrsinsel dar. Die Freifläche ist mit einem Flugdach für den wöchentlichen Markt, öffentlichen WC-Anlagen, mehreren Sitzbänken, einzelnen Spielgeräten für Kinder, zwei Brunnenanlagen sowie einer Hundezone ausgestattet. Der Freiraum wird vor allem von dem wöchentlich stattfindenden Liesinger Wochenmarkt genutzt. Während der Gebietsbegehungen wurde der Platz nur selten von Personen- beziehungsweise Personengruppen genutzt. Dies kann womöglich auf die relativ geringe Aufenthaltsqualität des Angers zurückgeführt werden, die von dem hohen Verkehrsaufkommen auf der Breitenfurter Straße sowie auf der Lehmannngasse stark eingeschränkt wird. Der Platz eignet sich im Hinblick auf seine bauliche Struktur vor allem für den Markt, sowie für andere Veranstaltungen. Dies wurde von Wurm bestätigt, der betonte, dass man mit dem Anger einen öffentlichen Multifunktionsraum schaffen wollte, der Rulands Erzählungen nach manchmal für politische und kulturelle Veranstaltungen



Foto 3: Ausblick aus dem Haus der Begegnung

(Quelle: eigenes Foto)



Foto 4: Liesinger Anger

(Quelle: eigenes Foto)

genutzt wird (vgl. Wurm 2019: Z. 121; Ruland 2019: Z. 103ff., 123ff.). Zusätzlich deutete Ruland darauf hin, dass es sich beim Liesinger Anger um einen der wenigen großen Plätze im Bezirk handelt. (vgl. Ruland 2019: Z. 121f.) Allerdings merkte Wurm ebenfalls an, dass die Struktur des umgestalteten Liesinger Angers nicht die beste Lösung sei, wobei dies den Hauptverkehrsstraßen, dem Liesingbach und der begrenzten finanziellen Mittel geschuldet ist (vgl. Wurm 2019: Z. 346ff.). Die Problematik des flankierenden Verkehrs am Anger wurde auch von Bischof betont, der den verkehrinselartigen Anger deshalb als eher unattraktiv für Aufenthaltszwecke wahrnimmt (vgl. Bischof 2019: Z. 138ff., 147f.).

Das Einkaufszentrum Riverside stellt im Gegensatz zum Liesinger Anger keinen öffentlichen Raum im traditionellen Sinne dar, sondern vermittelt aufgrund seiner vermeintlich freien Zugänglichkeit nur den Anschein eines öffentlichen Raumes. Die innere Raumstruktur des Einkaufszentrums ähnelt aufgrund der flankierenden Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen sowie der Glasüberdachung in manchen Bereichen einer Einkaufspassage. Das Einkaufszentrum besitzt trotz der omnipräsenten Shoppingatmosphäre stellenweise eine relativ hohe Aufenthaltsqualität, was vor allem an den viele Sitzmöglichkeiten und gastronomischen Einrichtungen liegt. Zusätzlich bietet der östliche Bereich des Einkaufszentrums auf der zweiten Etage einen Ausblick über den östlich angrenzenden Liesinger Anger und Liesinger Platz. Der Eindruck des öffentlichen Zugangs zum Einkaufszentrum wird beispielsweise durch den Hinweis relativiert, dass „aggressives Betteln“ im Einkaufszentrum verboten ist. Bei den Gebietsbegehungen war die BesucherInnenfrequenz im Einkaufszentrum nicht sonderlich hoch. Auffallend war jedoch, dass es sich bei den BesucherInnen des Riverside oftmals eher um ältere Personen handelte. Die im Einkaufszentrum vorzufindenden Personen nutzen dabei nicht nur die Einzelhandelseinrichtungen, sondern ebenfalls die gastronomischen Angebote, wodurch anzunehmen ist, dass das Riverside als vermeintlich öffentlicher Raum von den BesucherInnen teilweise gut angenommen wird. Dieser Eindruck wurde durch Ruland teilweise bestätigt. Im Interview äußerte sie die Einschätzung, dass die ansässige Bevölkerung mit der Infrastruktur zufrieden ist. Zusätzlich wies sie darauf hin, dass sie selbst Bekannte habe, die das gastronomische Angebot im Riverside nutzen (vgl. Ruland 2019: 345ff.)

Ein weiterer Freiraum der an dieser Stelle nicht unerwähnt bleiben soll, befindet sich oberhalb des Einkaufszentrums Riverside, innerhalb der Innenhofanlage des dort errichteten Wohnbaus. Aufgrund der Wohnnutzung sowie der privaten LiegenschafteneigentümerInnen handelt es sich bei diesem Freiraum um einen privaten beziehungsweise halböffentlichen Raum. Innerhalb der Hofanlage sind mehrere Grünflächen



Foto 5: Innenhofanlage des Wohnbaus auf dem ehemaligen Brauereigelände

(Quelle: eigenes Foto)

angelegt. Zusätzlich befindet sich dort eine Treppe aus Holzstufen, welche zum Verweilen einladen soll und wohl primär von den KundInnen und MitarbeiterInnen des Einkaufszentrums sowie von den AnwohnerInnen der angrenzenden Wohngebäude genutzt wird. Das räumliche Erleben dieses Freiraums ist stark geprägt von der geschlossenen Hofbebauung, welche nur unzureichende Sichtachsen und Blickbezüge aufweist. Der Erholungswert des Freiraums ist aufgrund der wenigen Sitzgelegenheiten, sowie der wenigen Grünflächen nicht sonderlich hoch. Allerdings muss betont werden, dass die Lärmbelastung des motorisierten Individualverkehrs auf der Breitenfurter Straße vergleichsweise gering ist, was womöglich an der Bebauungsstruktur des Einkaufszentrums und Wohnbaus, sowie des Höhenniveauunterschieds zur Straße liegt. Zusätzlich befinden sich neben dem Einkaufszentrum und der Innenhofanlage Grünflächen und Waldbestände auf dem ehemaligen Brauereiareal. Diese werden das Erscheinungsbild des Areals entscheidend auf, sind wegen ihrer Hanglage jedoch nur geringfügig nutzbar. Angesichts der vermeintlich öffentlichen beziehungsweise privaten Räume und Freiflächen auf dem ehemaligen Brauereigelände schätzen die ExpertInnen, dass diese primär von den AnwohnerInnen genutzt werden, was womöglich an der Abgeschlossenheit sowie der Hanglage der Flächen liegt (vgl. Bischof 2019: Z. 224ff.; Ruland 2019: Z. 241ff.)

Ein weiterer wichtiger Freiraum liegt südlich des Liesingbachs, im westlichen Teil des Untersuchungsgebietes und stellt eine öffentliche Parkanlage dar. Der Herbert-Mayr-Park ist mit regionaltypischen Baumbestand ausgestattet, grenzt direkt an den Liesingbach und hat im Vergleich zu den anderen Freiräumen im Untersuchungsgebiet den wohl höchsten Erholungswert, was während den Gebietsbegehungen auch in der relativ hohen

NutzerInnenfrequenz zum Ausdruck kam. Das hohe Verkehrsaufkommen auf der Breitenfurter Straße ist von der Parkanlage aus nur peripher wahrnehmbar, und wird vom leisen Rauschen des Liesingbachs, sowie der idyllischen Atmosphäre überlagert. Die Parkanlage verfügt über einen Spielplatz, mit einer großen Anzahl hochwertiger Spielgeräte und wurde zum Zeitpunkt der Gebietsbegehungen von mehreren Kindern und Familien intensiv genutzt. Darüber hinaus ist einmal die Woche die Wiener Jugendbetreuung in der Parkanlage anzutreffen (vgl. Stadt Wien 2019e).



Foto 2: Fußweg entlang des Liesingbachs

(Quelle: eigenes Foto)

6.4 Einzugsbereich und Zentrentyp

Da die Analyse des Einzugsbereichs des Untersuchungsgebietes in der vorliegenden Arbeit nicht im Fokus stand, können auf Basis der durchgeführten Bestandsanalyse hierfür keine fundierten Aussagen getroffen werden. Allerdings wird zur groben Einschätzung des Einzugsbereichs und zur Bestimmung des Zentrentyps auf die ExpertInneninterviews zurückgegriffen.

Der Einzugsbereich des Untersuchungsgebietes versorgt hinsichtlich der fußläufigen Erreichbarkeit laut den ExpertInnen jedenfalls den Zentrumsnahbereich, der aus dem Stadtquartier innerhalb und rund um das Untersuchungsgebiet, westlich der Südbahntrasse, besteht (vgl. Bischof 2019: Z. 50ff.; Ruland 2019: Z. 25ff.)

Angesichts des Einzugsbereichs einzelner Einrichtungen beziehungsweise Betriebsformen, wie etwa des Einkaufszentrums Riverside oder des Liesinger Frischemarktes, waren sich die ExpertInnen teilweise uneinig. Nach Ansicht Wurms und Bischofs versorgt das Einkaufszentrum nicht nur den unmittelbaren Zentrumsnahbereich, sondern ebenfalls Wiener Umlandgemeinden wie Perchtoldsdorf, Laab im Walde oder Breitenfurt (vgl. Wurm 2019: Z.

28ff.; Bischof 2019: Z. 56ff.). Ruland war hingegen der Meinung, dass das Einkaufszentrum eher für die, in und um das Zentrum angesiedelte Bevölkerung von Bedeutung ist. Jedoch weist sie ebenfalls darauf hin, dass teilweise auch Personen aus anderen Bezirksteilen wie zum Beispiel Mauer das Einkaufszentrum aufsuchen, da dieses näher ist als die Shopping City Süd (vgl. Ruland 2019: Z. 25ff.). Grundsätzlich dient das Einkaufszentrum jedoch primär der Nahversorgung, wie Bischof mit Verweis auf die Meinung Thomas Schaiders, den Betreiber des Riversides, betont (vgl. Bischof 2019: Z. 296ff.). Der Liesinger Frischemarkt hat nach Meinung Rulands einen relativ kleinen Einzugsbereich der sich auf die Bevölkerung des umliegenden Stadtquartiers beschränkt (vgl. Ruland 2019: Z. 12ff.). Im Gegensatz dazu verdeutlicht Bischof, dass der Frischemarkt mit seinen Angeboten neben dem Nahbereich auch einen regionalen Einzugsbereich versorgt (Bischof 2019: Z. 14ff.).

In Hinblick auf den Einzugsbereich von Dienstleistungseinrichtungen und sozialer Infrastruktur, wie zum Beispiel der Bücherei oder der Volkshochschule, bezieht sich der Einzugsbereich, laut Ruland, neben dem Nahbereich womöglich noch auf angrenzende Bezirksteile. Dieser ist jedoch als relativ klein einzuschätzen, da es im Bezirk viele ähnliche Einrichtungen gibt (vgl. Ruland 2019: Z. 8ff., 48ff.).

Auch nach Ansicht Bischofs versorgen die Einzelhandels-, Dienstleistungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen primär den Zentrumsnahbereich sowie niederösterreichische Umlandgemeinden. Der Einzugsbereich der öffentlichen Dienstleistungseinrichtungen wie dem Magistratischen Bezirksamt, dem Bezirksgericht und dem Polizeikommissariat, bezieht sich hingegen sowohl auf den gesamten 23. Gemeindebezirk, wie auch auf die niederösterreichischen Umlandgemeinden (vgl. Bischof 2019: Z. 60ff.). Angesichts der Bedeutung der öffentlichen Einrichtungen für den gesamten Bezirk, wird das Zentrum von Wurm als Verwaltungszentrum des 23. Bezirks wahrgenommen (vgl. Wurm 2019: Z. 12ff.). Ähnlich wie Bischof und Wurm weist auch Ruland den öffentlichen Einrichtungen einen hohen Stellenwert für den Bezirk zu (vgl. Ruland 2019: Z. 7f.).

Hinsichtlich der unterschiedlichen Funktionen des Zentrums und der unterschiedlich großen Einzugsbereiche einzelner Einrichtungen sind sich die ExpertInnen uneinig, um welche Art Zentrum es sich bei dem Untersuchungsgebiet handelt. Gerade die Konfiguration des Bezirks, bestehend aus acht ehemaligen Dörfern mit einer großen Flächenausdehnung, erschwert die Zuordnung des Untersuchungsgebiets zu einem eindeutigen Zentrentyp. In diesem Sinne erwähnt Bischof, dass der 23. Wiener Gemeindebezirk so gesehen kein geographisches Zentrum hat, und das Untersuchungsgebiet nur aufgrund seiner vorhandenen öffentlichen

Einrichtungen als Bezirkszentrum bezeichnet werden kann, wobei der Begriff Bezirksteilzentrum für ihnen treffender wäre (vgl. Bischof 2019: Z. 3ff.). Ähnlich sieht es Wurm, der mit dem Wohnpark Alterlaa und dem Untersuchungsgebiet zwei bezirksinterne Zentren identifiziert. Ein richtiges Bezirkszentrum kann es im 23. Bezirk seiner Meinung nach aufgrund der Raumstruktur nicht geben. Dem Statuts des Bezirkszentrums wird das Untersuchungsgebiet somit nur insofern gerecht, als dass an diesem Standort wichtige Verwaltungseinrichtungen angesiedelt sind. Den Begriff des Stadtteilzentrums findet Wurm angesichts der raumstrukturellen und funktionalen Aspekte des Untersuchungsgebietes passender, wobei hierfür die Grenze zwischen Wien und Niederösterreich wegzudenken sei (vgl. Wurm 2019: Z. 5ff.). In Analogie zur den Ausführungen Wurms und Bischofs sieht auch Ruland die Raumstruktur des Bezirks als Herausforderung, um im Bezirk ein übergeordnetes Zentrum identifizieren und dem Untersuchungsgebiet einen eindeutigen Zentrentyp zuordnen zu können (vgl. Ruland 2019: Z. 10ff., 52ff.). Das Untersuchungsgebiet weist ihrer Meinung nach nur aufgrund der vorhandenen öffentlichen Einrichtungen und dem Liesinger Anger, einem der wenigen großflächigen öffentlichen Plätze im Bezirk, Merkmale eines Zentrums auf. In diesem Sinne versteht sie das Untersuchungsgebiet eher als Bezirks- denn als Stadtteilzentrum (vgl. ebd.: Z. 15ff., 121ff.).

7. Beantwortung der Forschungsfragen

In diesem Kapitel werden die forschungsleitenden Fragen sowie die übergeordnete Forschungsfrage beantwortet. Die Reihenfolge der Beantwortung der Fragen orientiert sich dabei am Aufbau der bisherigen Arbeit.

7.1 Funktion des Zentrums Liesing

Welche Funktionen übernimmt das Zentrum Liesing im städtischen Zentrumsystem Wiens, und wie kann es in die überörtlichen Strukturen eingeordnet werden?

Wie sich gezeigt hat sind im Zentrum Liesing zahlreiche Funktionen angesiedelt. Besonders erwähnenswert ist neben der Wohn- und Verwaltungsfunktion vor allem die einzelhandels- und verkehrsbezogene Funktion des Gebietes. Angesichts der vorhandenen Verwaltungseinrichtungen besitzt das Zentrum Liesing im 23. Wiener Gemeindebezirk eine übergeordnete Funktion, welche durch den Sitz der Bezirksvorstehung untermauert wird. Zusätzlich stellt das Zentrum durch die relativ starke räumliche Konzentration unterschiedlicher Einzelhandelseinrichtungen, deren Waren primär der mittelfristigen Bedarfsstufe zuzuordnen ist, mehr als ein Nahversorgungszentrum dar. Dies führt dazu, dass laut der ExpertInnen auch die Kaufkraft anderer Bezirksteile und sogar Niederösterreichischer Gemeinden an den Standort gebunden wird. In Bezug auf den Verkehr ist im Rahmen der Analysen deutlich zum Ausdruck gekommen, dass das Zentrum einen Verkehrsknotenpunkt darstellt. Das Zentrum ist durch seine Anbindung an den öffentlichen Verkehr, welcher sich aus mehreren Stadt- und Regionalbussen sowie mehreren S-Bahnlinien und Regionalzügen zusammensetzt, vor allem mit dem Land Niederösterreich stark verflochten. Allerdings ist das Zentrum durch den öffentlichen Verkehr auch mit der Wiener Innenstadt sowie mit anderen Stadtteilen und Bezirken verbunden. Neben dem öffentlichen Verkehr spielt der motorisierte Individualverkehr als raumstrukturelles und funktionales Merkmal eine große Rolle im Zentrum Liesing, was insbesondere an der Breitenfurter Straße und der Perchtoldsdorfer Straße liegt, bei denen es sich um radiale Verkehrsachsen handelt. Das Zentrum Liesing kann durch seine vielfältige Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsanbindungen entsprechend dem Werkstattbericht „Wien: polyzentral“ mit dem Begriff des Ankunftsortes in Verbindung gebracht werden. Somit ist das Zentrum nicht nur für die Bevölkerung im Einzugsbereich,

sondern auch für nach Wien einpendelnde Personen ein wichtiger Bezugspunkte (vgl. MA 18 2016: 82).

Im Hinblick auf die Einbettung in die überörtlichen Strukturen konnte gezeigt werden, dass die Aufwertung des Zentrums mit der Entwicklung der Siedlungsachse Meidling – Liesing sowie der regionalen Achse Wien – Mödling – Baden – Wiener Neustadt einherging. Darüber hinaus wurde ersichtlich, dass die Abwesenheit von Stadtzentren im südlichen Wiener Stadtgebiet ein wichtiger Faktor für die Entwicklung des Zentrums Liesing war, da somit einerseits der Kaufkraftabfluss in die Shopping City Süd sowie in andere niederösterreichische Zentren reduziert werden sollte. Andererseits sollte durch die Entwicklung des Zentrums Liesing die Versorgungsqualität im südlichen beziehungsweise grenznahen Stadtgebiet verbessert werden.

7.2 Planungsansprüche für die Entwicklung des Zentrums Liesing

Welche Planungsansprüche beziehungsweise Absichten sollten mit den Projekten (Umgestaltung des Liesinger Platzes und Liesinger Angers sowie der Umnutzung des Brauereigeländes) erfüllt werden?

Die Planungsansprüche bei den unterschiedlichen Projekten im Zentrum Liesing wurden einerseits auf die einzelnen Plangebiete und andererseits auf die Gesamtheit der Plangebiete als funktionale Raumeinheit bezogen.

Laut den Planungsdokumenten sowie den Aussagen der ExpertInnen sollte der Liesinger Platz als eine vom öffentlichen Verkehr genutzte Fläche in funktionaler und raumstruktureller Hinsicht umgestaltet, und verkehrlich optimiert werden. Diesem Vorhaben sollte sowohl mit der Neuorganisation des Busbahnhofes als auch mit der Errichtung einer Park&Ride-Anlage mit dazugehörigem Nahversorgungszentrum Rechnung getragen werden. Der Liesinger Anger sollte als öffentlicher Raum beziehungsweise Multifunktionsraum umgestaltet und attraktiviert werden, was durch die Verlagerung der Parkplätze in die Park&Ride-Anlage am Liesinger Platz sowie durch das Abtragen der Schlepplise der ehemaligen Brauerei ermöglicht werden sollte. Zusätzlich sollte die Marknutzung am Liesinger Anger verfestigt werden, wodurch neben raumplanerischen Maßnahmen auch eine konzeptionelle Weiterentwicklung des Marktes vorgesehen wurde. Die Umnutzung des ehemaligen Brauereigeländes sollte laut den Planungsansprüchen dazu führen, das gesamte Zentrum

Liesing infrastrukturell aufzuwerten. Dies ist vor dem Hintergrund des damaligen Kaufkraftabflusses nach Niederösterreich, sowie dem Mangel an Nahversorgungseinrichtungen und Stadtzentren in der Umgebung zu sehen. Zusätzlich wurde angedacht, diverse soziale Infrastruktureinrichtungen sowie Büronutzung auf dem Areal anzusiedeln und das Brauereisilo sowie die Kellergewölbe gegebenenfalls nachzunutzen. Insgesamt zielten die Planungsansprüche darauf ab, das gesamte Gebiet zu einem attraktiven und gut funktionierenden Zentrum zu entwickeln, die örtliche Nahversorgung zu verbessern und den Kaufkraftabfluss in niederösterreichische Gemeinden zu reduzieren.

7.3 Bewertung der Bestandssituation

Wie kann die Raumstruktur und funktionale Ausstattung des Zentrums bezüglich seiner Planungsansprüche sowie der normativen Ansprüche an Stadtteilzentren bewertet werden?

Auch wenn nicht alle Ansprüche erfüllt wurden, kann das Zentrum Liesing vor dem Hintergrund der Planungsansprüche grundsätzlich positiv bewertet werden. Allerdings ist der Anspruch, das Zentrum durch die unterschiedlichen Entwicklungsmaßnahmen zu einem angemessenen Bezirkszentrum zu entwickeln, entsprechend der derzeitigen Bestandssituation, nur teilweise gelungen. Obwohl das Zentrum über einzelne Einrichtungen, die für den gesamten Bezirk relevant sind verfügt, konnte sich aufgrund der Siedlungsstruktur des 23. Wiener Gemeindebezirks bisher kein übergeordnetes Zentrum herausbilden.

7.3.1 Wohnnutzung

Die Vielzahl an Wohneinheiten, die bei der Umnutzung des Brauereigeländes entstanden sind, übersteigt die ursprünglich geplante Anzahl deutlich. In Anlehnung an Kroll (siehe Kapitel 2.3.3) kann davon ausgegangen werden, dass die Kaufkraft im Untersuchungsgebiet durch die realisierten Wohnbauten auf dem ehemaligen Brauereigelände und dem Zuzug vieler Personen angestiegen ist. Zudem ist davon auszugehen, dass durch das entstandene Villenviertel im nördlichen Hangbereich des ehemaligen Brauereigeländes ebenfalls einkommensstarke Bevölkerungsgruppen zugezogen sind. Ein Faktor, der sich aller Wahrscheinlichkeit nach positiv auf die Wohn- und Lebensqualität im Untersuchungsgebiet auswirkt, ist die einzelhandels- und dienstleistungsbezogene Angebotsstruktur, sowie die vorhandene soziale Infrastruktur. Als ein eher negativer Faktor für die Wohn- und

Lebensqualität kann hingegen die hohe Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr im Gebiet gesehen werden.

7.3.2 Angebotsstruktur Einzelhandel

Die Planungsansprüche, die im Entwicklungskonzept für das Zentrum Liesing formuliert wurden, werden heute nur teilweise erfüllt. Wie im Entwicklungskonzept vorgesehen, ist im Gebäude der Park&Ride-Anlage am Liesinger Platz eine Geschäftszeile entstanden. Die hier vorzufindenden Angebote scheinen aufgrund der Nähe zum S- und Busbahnhof vor allem von BenutzerInnen des öffentlichen Verkehrs beansprucht zu werden. Bezüglich der Geschäftszeile am Liesinger Platz ist jedoch hervorzuheben, dass das Gebäude entgegen der Planungsansprüche keinen Supermarkt enthält. Dies beeinträchtigt die Einkaufsmöglichkeiten von Lebens- und Genussmitteln jedoch nicht sonderlich, was auf den Supermarkt in der Franz-Parsche-Gasse, sowie den Verbrauchermarkt im Einkaufszentrum Riverside zurückzuführen ist. Auf dem Liesinger Anger findet wie im Entwicklungskonzept angedacht einmal wöchentlich der Liesinger Markt statt. Der Liesinger Markt ist als Verein organisiert, wodurch ein guter Branchenmix sowie verbindliche Marktzeiten entstanden sind. Die Errichtung entsprechender Infrastruktur für den Markt sowie der gegründete Verein „Liesinger Frischemarkt“ hat den Planungsanspruch, den Markt konzeptionell weiter zu entwickeln und eine geeignete Fläche zu errichten erfüllt, und ist äußerst positiv hervorzuheben. Dies kann ebenso im Zusammenhang damit gesehen werden, dass der Markt neben seiner Versorgungsfunktion ebenso eine Kommunikationsfunktion übernimmt, und nach Kroll als Ort der Stadtteilkultur interpretiert werden kann (siehe Kapitel 2.3.3). Das errichtete Einkaufszentrum Riverside stellt entsprechend dem Entwicklungskonzept zwar den kommerziellen Schwerpunkt im Zentrum dar, bietet jedoch entgegen der ursprünglichen Ansprüche primär mittelfristige statt kurzfristige Bedarfsgüter an. Angesichts seiner rund 15.000 m² Verkaufsfläche kann das Einkaufszentrum nach Kühn (siehe Kapitel 2.4) als autark eingestuft werden, wobei ihm zudem ein regionaler Einzugsbereich zuzuordnen ist.

Bei der Angebotsstruktur im Einzelhandel ist im Zentrum Liesing eine deutliche Dominanz mittelfristiger Bedarfsgüter zu erkennen. Zusätzlich hat sich gezeigt, dass im Gebiet ein relativ vielfältiger Branchenmix besteht, wobei der Bekleidungsbranche zuzuordnende Einzelhandelseinrichtungen am stärksten vertreten sind. Bezüglich dieser Angebotsstruktur erfüllt das Zentrum Liesing entsprechend Metzmakers Ausführung (siehe Kapitel 2.3.2) eher die Merkmale eines übergeordneten städtischen Nebenzentrums (B-Zentrum).

7.3.3 Dienstleistungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen

Im Rahmen der Bestandsanalyse sowie in den ExpertInneninterviews kam zum Ausdruck, dass sich neben der Vielzahl an Einzelhandelseinrichtungen auch sehr viele verschiedenen Dienstleistungs- und soziale Infrastruktureinrichtungen im Untersuchungsgebiet befinden. Diese konnten unterschiedlichen Bereichen zugeordnet werden. Besonders dominant sind dabei vor allem Einrichtungen aus dem Gesundheitswesen, dem Gast- und handwerklichen Gewerbe. Angesichts des Gastgewerbes muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass sich die jeweiligen Einrichtungen primär im Einkaufszentrum beziehungsweise am Liesinger Platz im Bereich des Busbahnhofes befinden, und im Untersuchungsgebiet nicht sonderlich in Erscheinung treten. Zudem befinden sich im Untersuchungsgebiet soziale Einrichtungen sowie Bildungs-, Sport-, Freizeit- und Kultureinrichtungen, deren prozentualer Anteil an der Gesamtheit aller Dienstleistungs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen jedoch relativ gering ist. Angesichts der Umnutzung des ehemaligen Brauereigeländes zeigt sich, dass viele der Planungsvorhaben nicht umgesetzt wurden. So ist auf dem Areal der ehemaligen Brauerei beispielsweise fast keine Büronutzung vorzufinden. Auch das Brauereisilo, bei dem es sich um ein Wahrzeichen des Bezirks sowie einen wesentlichen räumlichen Orientierungspunkt in der Umgebung handelte wurde abgetragen, statt nachgenutzt zu werden, was auch bezüglich der Planungsansprüche negativ zu bewerten ist. Ebenso wenig wurden die planerischen Überlegungen zur Realisierung einer Jugendeinrichtung auf dem ehemaligen Brauereigelände umgesetzt. Dies wurde von den ExpertInnen mit der geringen Rentabilität einer entsprechenden Einrichtung begründet, was im Zusammenhang mit dem derzeitigen Mangel an Freizeiteinrichtungen für Kinder und Jugendliche im Zentrum Liesing nach Meinung des Autors äußerst bedenklich ist. Ein weiterer Planungsanspruch der nicht umgesetzt wurde ist die Errichtung des Sportplatzes auf dem Dach der Park&Ride-Anlage. Hierbei kann darauf hingewiesen werden, dass die Errichtung eines Sportplatzes auf dem Dach das Angebot an Sporteinrichtungen im Gebiet zwar sinnvoll hätte ergänzen können. Allerdings stellt die nicht stattgefundene Durchführung des Vorhabens keine sonderliche Beeinträchtigung der sportbezogenen Angebotsstruktur in der Umgebung dar.

7.3.4 Verkehr und Erreichbarkeit

Angesichts der Erreichbarkeit und der verkehrsinfrastrukturellen Ausstattung kam in Kapitel 6.2 zum Ausdruck, dass das Zentrum Liesing an viele Stadt- und Regionalbuslinien angebunden ist. Darüber hinaus verfügt das Zentrum mit dem Bahnhof Liesing über eine S-Bahnstation, mit der das Zentrum sowohl mit niederösterreichischen Umlandgemeinden und

Städten, sowie mit dem Wiener Innenstadtbereich verbunden ist. Zudem stellt die Park&Ride-Anlage am Liesinger Platz eine wichtige Parkfläche dar, wobei diese nach Aussage der ExpertInnen nur geringfügig ausreicht, um die zahlreichen EinpendlerInnen mit PKW-Stellplätzen zu versorgen. Dies ist unter anderem auf die Funktion des Zentrums als städtischer Ankunfts- und Transitort und insbesondere auf die Breitenfurter Straße als radiale Verkehrsachse und Einfallsstraße, sowie die Perchtoldsdorfer Straße zurückzuführen. Beide Hauptstraßen wiesen bei den Gebietsbegehungen ein hohes Verkehrsaufkommen auf, wobei dieser Eindruck von den ExpertInnen vor allem bezüglich der Breitenfurter Straße bestätigt wurde. Diese Situation kann in Anlehnung an Kroll (siehe Kapitel 2.3.4) als die wesentliche Herausforderung des Zentrums Liesing gesehen werden, da die Verkehrsachsen einerseits für die Stadt Wien, sowie für die Kaufkraftbindung des Zentrums Liesing von großer Bedeutung sind. Andererseits wirken sich das hohe Verkehrsaufkommen und die damit einhergehende Verkehrsbelastung im Zentrum negativ auf die Aufenthaltsqualität, sowie die Verkehrssituation für andere VerkehrsteilnehmerInnen aus.

Dahingehend kann auch das Radwegnetz im Untersuchungsgebiet als verbesserungswürdig erachtet werden, da neben vielen kritischen Bereichen, die sich auf den Mangel an Übergängen der dominanten Verkehrsachsen, sowie auf Radfahrstreifen auf ebendiesen beziehen. Des Weiteren können die Radwegverbindungen, mit denen das Untersuchungsgebiet mit den niederösterreichischen Umlandgemeinden sowie mit der Wiener Innenstadt verbunden ist, als defizitär bewertet werden, da weder eindeutig erkennbare Beschilderungen noch offensichtliche Wegverbindungen vorzufinden sind. Wie auch der Radverkehr ist der Fußverkehr dem motorisierten Individualverkehr deutlich untergeordnet. Dies zeigt sich unter anderem an den wenigen Möglichkeiten, die stark befahrenen Verkehrsachsen überqueren zu können. Zudem kann das ehemalige Brauereigelände angesichts seiner Zugänglichkeit und Wegverbindung, gerade im Südwesten des Areal, positiv bewertet werden. Die Zugänglichkeit von der nördlich angrenzenden Rudolf-Waisenhorn-Gasse ist aufgrund der Privatwege als tendenziell negativ zu bewerten. Die Fuß- und Radwegführungen, die dem motorisierten Individualverkehr untergeordnet sind, werden angesichts der von Metzmacher hervorgehobenen Relevanz einer guten Erreichbarkeit als verbesserungswürdig angesehen. Zusätzlich ist die nördliche und östliche Zugänglichkeit des ehemaligen Brauereiareals wegen der punktuellen Barrieren, sowie der teils massiven und geschlossenen Baustruktur des Einkaufszentrums eher negativ zu bewerten. Dies begründet sich durch die Planungsansprüche für die Umnutzung des Areal, die sich darauf bezogen,

dass das Gelände für FußgängerInnen gut erschlossen ist und das geplante Einkaufszentrum vom Liesinger Platz und Liesinger Anger aus eine einladende Wirkung besitzen sollte.

7.3.5 Öffentlicher Raum

Der Liesinger Anger als öffentlicher Raum weist wegen der hohen Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet eine tendenziell geringe Aufenthaltsqualität auf, und wird dementsprechend selten zu Erholungszwecken genutzt. Die Umgestaltung des Angers zu einem öffentlichen Frei- und Multifunktionsraum ist zwar zu begrüßen, jedoch konnten die Potenziale der Fläche aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf den flankierenden Hauptstraßen nicht ausgeschöpft werden. Durch die Möglichkeit auf dem Liesinger Anger Veranstaltungen abzuhalten, kann die Fläche in Anlehnung an Kroll als Schwerpunkt des Gemeinwesens gesehen werden (siehe Kapitel 2.3.3). Die entstandene Innenhofanlage auf dem ehemaligen Brauereigelände ist durch die geschlossene Baustruktur des Riversides, sowie der angeschlossenen Wohnhäuser gut von der stark befahrenen Breitenfurter Straße abgegrenzt, und besitzt somit einen etwas höheren Erholungswert als der Liesinger Anger. Allerdings ist dies auch mit eingeschränkten Zugangsmöglichkeiten und einer tendenziell ausgrenzenden Wirkung gegenüber der räumlichen Umgebung verbunden. Ebenso ist das Einkaufszentrum als vermeintlich öffentlicher Raum zu bewerten. Das Riverside als ein kommerziell genutzter Raum übernimmt primär eine Versorgungsfunktion. Zudem befindet sich das Einkaufszentrum im Privatbesitz, wodurch mittels des Hausrechts bestimmte Handlungen untersagt werden können und Individuen der Zutritt verweigern werden kann. Die einzigen öffentlichen Räume, die im Untersuchungsgebiet einen hohen Erholungswert, eine hohe Aufenthaltsqualität sowie uneingeschränkte Nutzungsrechte besitzen, sind der Herbert-Mayer-Park sowie die angrenzende Fuß- und Radwegführung am Liesingbach. Diese Räume werden als besonders wertvoll für das Zentrum Liesing eingeschätzt, da hier einerseits dem hiesigen Verkehrsaufkommen ausgewichen werden kann und andererseits unterschiedliche Nutzungen ermöglicht werden.

7.3.6 Fazit

Grundsätzlich handelt es sich beim Untersuchungsgebiet um ein gut funktionierendes, stadtre regionales Stadtteilzentrum, welches aus verschiedenen Wiener Stadtteilen sowie aus niederösterreichischen Gemeinden im Umland Wiens, mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln relativ gut zu erreichen ist. Das Zentrum Liesing weist außerdem eine große Auswahl an

unterschiedlichen Gütern, Dienstleistungen und sozialer Infrastruktur auf. Dabei geht die Angebotsstruktur deutlich über die reine Grundversorgung hinaus, wodurch zu vermuten ist, dass neben der Reduzierung des Kaufkraftabflusses nach Niederösterreich auch eine Kaufkraftbindung der Umlandgemeinden an den Standort erwirkt werden konnte. Angesichts der vielfältigen Funktionen, die im Zentrum Liesing angesiedelt sind, ist dessen multifunktionaler Charakter sowie die vielfältigen Möglichkeiten der Aktivitätskopplung hervorzuheben. Die Planungsansprüche und Umsetzungsmaßnahmen zur Entwicklung des Zentrums können in diesem Sinne positiv bewertet werden, da die Umgestaltung des Liesinger Platzes sowie die Umnutzung des Liesinger Angers und des ehemaligen Brauereigeländes die funktionale Ausstattung gestärkt und dem Gebiet mehr Bedeutung verliehen haben. Außerdem sind durch die Ansiedlung der verschiedenen Einzelhandels-, Dienstleistungs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen zusätzliche Arbeitsplätze am Standort entstanden, was ebenfalls positiv anzumerken ist. Die funktionalen und raumstrukturellen Defizite des Zentrum Liesing liegen hingegen bei Fuß- und Radwegverbindungen, bei Freizeitangeboten für Kinder- und Jugendliche sowie bei Gastronomiebetrieben an der Straßenseite, weshalb gerade in diesen Bereichen verbesserungsbedarf besteht. Zudem konnte bei der Wirkung der öffentlichen Räume sowie deren Nutzbarkeit einige Mängel festgestellt werden, wodurch das Zentrum generell nicht sonderlich belebt wirkt. Viele dieser Problemfelder ergeben sich nach Meinung des Autors in unterschiedlichem Ausmaß aus der hohen Verkehrsbelastung im Gebiet, welche großteils durch das starke Verkehrsaufkommen des motorisierten Individualverkehrs erzeugt werden.

7.4 Handlungsempfehlungen

Welche Maßnahmen sollten getroffen werden, um die Wirkungskraft des Zentrums Liesing für zukünftige Entwicklungen zu erhalten bzw. zu verbessern?

Bei der Beantwortung der oben angeführten forschungsleitenden sowie der übergeordneten Forschungsfrage hat sich gezeigt, dass es sich beim Zentrum Liesing grundsätzlich um ein gut funktionierendes Zentrum handelt. Nichtsdestotrotz konnte festgestellt werden, dass das Zentrum einige Schwachstellen aufweist, deren Ursache zum Teil auf die hohe Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr zurückzuführen ist. Die folgenden Handlungsempfehlungen beziehen sich somit auf Überlegungen, die angesichts der Bewältigung des hiesigen Verkehrsaufkommens angestellt werden sollten, um adäquate

Strategien zu entwickeln, mit denen die zukünftige Wirkungskraft des Zentrums verbessert werden kann. Hierbei soll vorangestellt werden, dass eine vollständige Vermeidung des motorisierten Individualverkehrs im Untersuchungsgebiet weder realistisch ist noch zielführend sein kann, da die Breitenfurter Straße, als radiale Verkehrsachse und wichtige Einfallstraße, direkt durch das Zentrum verläuft. Zusätzlich muss hervorgehoben werden, dass die Leistung, die das Zentrum für Bezirksteile des 23. Gemeindebezirks sowie für angrenzende Umlandgemeinden übernimmt, zum Großteil dem PKW-Verkehr zu verdanken ist.

Die Regulierung des hiesigen motorisierten Verkehrsaufkommens ist somit als Gradwanderung zu verstehen, bei der das Ziel sein sollte, die Verkehrsbelastung im Gebiet auf ein verträglicheres Ausmaß zu senken und gleichzeitig zusätzliche Möglichkeiten zu schaffen, das Gebiet mit tragfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Dieses Vorhaben kann durch die städtische Randlage des Zentrums nur auf stadtreionaler Ebene angegangen werden, weshalb es notwendig ist unterschiedliche AkteurInnen in den Lösungsfindungs- und Umsetzungsprozess miteinzubeziehen. Eine zentrale Rolle würde dabei den Ländern Wien und Niederösterreich zukommen, was durch die Aussagen der ExpertInnen bestätigt werden kann, und sich auch im Fachkonzept Mobilität des Stadtentwicklungsplan 2025 wiederfinden lässt (vgl. Wurm 2019: Z. 175ff.; Ruland 2019: Z. 477ff.; MA 18 2015a: 104). Ein weiterer wichtiger Akteur, der für die Bewältigung der Verkehrsproblematik im Zentrum Liesing von Bedeutung ist, ist der Verkehrsverbund Ostregion, welcher in den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland tätig ist. Der Aufgabenbereich des Verkehrsverbunds liegt dabei in der Koordination von Fahrplänen und Tarifen für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr, sowie in der Beauftragung von TrägerInnen des öffentlichen Verkehrs (vgl. Verkehrsverbund Ostregion 2019a; Verkehrsverbund Ostregion 2019b).

Diese AkteurInnen, von denen nur die vermeintlich wichtigsten genannt wurden, sollten nicht nur im Sinne des Zentrums Liesing, sondern im Sinne der gesamten Stadtregion ein nachhaltiges und an das heutige Mobilitätsverhalten angepasstes Verkehrskonzept erarbeiten. Das Zentrum Liesing stellt dabei lediglich einen von womöglich mehreren Orten in der Stadtregion Wien dar, an dem die Dissonanz der Bundesländer Wien und Niederösterreich hinsichtlich kooperativ erarbeiteter deutlich spürbar ist.

Im Hinblick auf das Untersuchungsgebiet würde dies die Verbesserung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs bedeuten. Dies könnte unter anderem durch den Ausbau

des hochrangigen Schienenverkehrs erreicht werden, was sowohl von Bischof als auch Ruland im Interview angeschnitten wurde. Im Interview beschrieb Bischof, dass in circa zehn Jahren entlang der Südbahn zwei zusätzliche Gleise errichtet werden sollen, wobei bei dieser Gelegenheit wohl auch der Liesinger Bahnhof umgebaut wird (vgl. Bischof 2019: Z. 167ff.). Ruland äußerte hingegen, dass die Lokale Agenda 21 in der Vergangenheit eine Gruppe betreute, die sich mit der Wiedereinführung der Kaltenleutgebner Bahn beschäftigte, wodurch die Gemeinde Kaltenleutgeben an den hochrangigen Schienenverkehr angebunden und durch eine tragfähige öffentliche Verkehrsverbindung mit dem Zentrum Liesing verbunden wäre (vgl. Ruland 2019: Z. 189ff.; Verein Pro Kaltenleutgebnerbahn 2010: 18). Neben diesen Anmerkungen der ExpertInnen, die Anbindung des schienengebundenen Verkehr zu verbessern, könnte die Förderung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs auch darin bestehen, die Intervalle der regionalen Busverbindungen zu verdichten und auf den bestehenden Fahrbahnen eine Expressbus-Spur einzurichten. Zusätzlich zu den Überlegungen die Verbindungsachsen des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr zum Zentrum Liesing zu verbessern, könnte eine Bewältigungsstrategie darin liegen, ein Park&Ride-Konzept für die gesamte Stadtregion Wien zu entwickeln wodurch der Parkproblematik im 23. Gemeindebezirk womöglich entgegen gewirkt werden könnte. Das Park&Ride-Konzept könnte sich dabei beispielsweise an dem Konzept der Region Stuttgart orientieren, bei dem die Parkraumgebühren nach der räumlichen Nähe zum Stuttgarter Stadtzentrum ringförmig gestaffelt werden (vgl. Kiwitt 2019; Verband Region Stuttgart 2014).

8. Conclusio

Die vorliegende Masterarbeit widmete sich der raumstrukturellen und funktionalen Ausstattung von Stadtzentren, wobei der Fokus hier vor allem auf Stadtteilzentren lag, die angesichts ihrer Lage und Entstehung von städtischen Hauptzentren unterschieden werden können. Das Ziel der Arbeit bestand darin, dass ausgewählte Fallbeispiel des Zentrums Liesing mithilfe theoretischer Ansätze sowie der Planungsansprüche, die für die Entwicklung des Zentrums formuliert wurden, zu bewerten.

Im theoretischen Teil der Arbeit (siehe 2. Kapitel) wurde sich dem Forschungsgegenstand auf theoretischer Ebene angenähert, wobei zu Beginn eine Auseinandersetzung mit wichtigen Begrifflichkeiten stattfand. Hierbei hat sich heraus gestellt, dass der Begriff des Zentrums in konzeptioneller Hinsicht relational zu verstehen ist, wodurch das Zentrum in seiner Existenz und Bedeutung maßgeblich von seiner räumlichen Umgebung bestimmt wird. Des Weiteren wurde näher auf die Begriffe Zentralität und Polyzentralität sowie die damit verbundenen theoretischen Ansätze eingegangen. Der Zentralitätsbegriff wurde dabei als absolute Anziehungskraft eines Standortes verstanden, wodurch die Gesamtbedeutung eines Zentrums hinsichtlich seiner Versorgungs- und Kommunikations- beziehungsweise Begegnungsfunktion für die ansässige als auch für die nicht ansässige Bevölkerung berücksichtigt werden konnte. Die Auseinandersetzung mit Zentralität und Polyzentralität stellte eine Überleitung zum eigentlichen Forschungsgegenstand dar, bei dem es sich um innerstädtische Zentrensysteme und funktionale Ausstattungsmerkmale von Stadtteilzentren handelte. Angesichts der innerstädtischen Zentrensysteme wurde sichtbar, dass Stadtzentren in unterschiedliche Typen unterteilt werden können, wobei die Abgrenzung der jeweiligen Zentrentypen meist von den Kommunen selbst getroffen wird. Nichtsdestotrotz konnte mithilfe normativer Ansätze der Zentrentypisierung gezeigt werden, welche Faktoren in vielen Städten für die Abgrenzung der jeweiligen Zentrentypen herangezogen wurden, und welche Merkmale den unterschiedlichen Typen in der Regel zugeordnet werden. Davon ausgehend fand eine Beschäftigung mit jenen Zentren statt, die bezüglich ihrer Lage und Funktion vor allem für einen Teil der Region, der Stadt oder eines Stadtteils von Bedeutung sind. Es kam zum Ausdruck, dass die einzelhandelsbezogene Angebotsstruktur bei dieser Art von Stadtzentren von einem innenstadttypischen Warensortiment bis hin zu jenem Sortiment reicht, welches primär die Grundversorgung der Bevölkerung abdeckt und vor allem kurz- bis mittelfristige Bedarfsgüter aufweist. Zusätzlich zeigte sich, dass in diesen städtischen Zentrentypen vielfältige Nutzungen angesiedelt sind, wodurch die Bevölkerung mit öffentlichen Verwaltungsdienstleistungen, sowie mit sozialen, kulturellen und

Freizeitangeboten versorgt wird. Als ebenfalls relevant stellte sich die Erreichbarkeit und Verkehrsinfrastruktur in den Zentren, sowie die Ausstattung mit öffentlichen Räumen heraus.

Im empirischen Teil der Arbeit (siehe 4. bis 7. Kapitel) wurde das Zentrum Liesing im 23. Wiener Gemeindebezirk zu Anfang hinsichtlich seiner Funktion in der örtlichen und überörtlichen Raumstruktur untersucht. Hierbei wurde ersichtlich, dass das Zentrum aufgrund seiner städtischen Randlage vor allem auf stadtreionaler Ebene von Bedeutung ist. Anschließend wurde das Zentrum bezüglich seiner historischen Entwicklung und Planungsansprüche analysiert, wobei ersichtlich wurde, dass die Umnutzung des Areals der ehemaligen Brauerei Liesing einen entscheidenden Impuls für die Entwicklung des Zentrums darstellte. Mit der Umnutzung des ehemaligen Brauereigeländes sollte dabei ein kommerzieller Schwerpunkt entstehen, der die Nahversorgung der ansässigen Bevölkerung gewährleisten, und den Kaufkraftabfluss nach Niederösterreich reduzieren sollte. Zusätzlich wurde die Umnutzung des ehemaligen Brauereigeländes zum Anlass genommen, das umliegende Gebiet attraktiver zu gestalten. Dies betraf vor allem eine attraktivere Gestaltung des Straßenraums, der öffentlichen Plätze und die Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde ersichtlich, dass die Wohnnutzung im Zentrum relativ ausgeprägt ist, wobei ebenso eine Vielzahl an Einzelhandels-, Dienstleistungs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen vorhanden ist. Während sich in Bezug auf die Angebotsstruktur im Einzelhandel eine Dominanz der Bekleidungsbranche und der mittelfristigen Bedarfsgüter gezeigt hat, konnte bei den Dienstleistungs- und sozialen Infrastruktureinrichtungen dargestellt werden, dass hier vor allem Branchen aus dem Gesundheitswesen, dem Gast- sowie handwerklichen Gewerbe besonders stark vertreten sind. Zusätzlich hat sich gezeigt, dass das Zentrum Liesing aufgrund seiner Lage an einer radialen Verkehrsachse sowie seiner Anbindung an den hochrangigen Schienenverkehr und an das städtische und regionale Busnetz sowohl aus unterschiedlichen Stadtteilen Wiens sowie aus dem südlichen Umland gut zu erreichen ist. Neben der Angebots- und Verkehrsinfrastruktur konnten auch einige öffentlichen Räume im Zentrum identifiziert werden. Bei diesen handelt es sich um öffentliche Räume im klassischen Sinne wie öffentliche Plätze und Grünflächen sowie um vermeintlich öffentliche Räume wie das Einkaufszentrum Riverside oder die Innenhofanlage des angrenzenden Wohnbaus.

Nach der Bestandsaufnahme und -analyse wurde die Bestandssituation des Gebietes aus Sicht der Planungsansprüche, sowie der normativen Ansprüche an Stadtteilzentren bewertet.

Entsprechend der normativen Ansprüche konnte dargestellt werden, dass das Zentrum Liesing nicht eindeutig in die geläufigen Zentrentypologien eingeordnet werden kann. Dies liegt vor allem daran, dass sich der Einzugsbereich des Zentrums sowohl auf das umliegende Stadtquartier, den südwestlichen Teil des 23. Gemeindebezirks als auch auf angrenzende Umlandgemeinden, außerhalb der administrativen Stadtgrenze, bezieht. In diesem Sinne wurde das Zentrum Liesing als eine Art stadregionales Stadtteilzentrum eingeordnet.

Angesichts der Planungsansprüche konnte gesehen werden, dass diese nicht oder nur teilweise erfüllt wurden, wobei das Zentrum Liesing trotzdem als funktionierendes, jedoch nicht allzu lebendiges Zentrum wahrgenommen wurde. Die Planungs- und Umsetzungsmaßnahmen wurden dahingehend zwar als tendenziell positiv bewertet, haben jedoch primär die einzelhandels- und dienstleistungsbezogene Angebotsstruktur verbessert. Defizite der raumstrukturellen und funktionalen Ausstattung konnten hingegen bei Freizeiteinrichtungen für Kinder und Jugendlichen, bei Gastronomiebetrieben an der Straßenseite, bei der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit einiger öffentlicher Räume, sowie bei den Fuß- und Radverkehrswegen wahrgenommen werden.

Viele dieser Defizite sind dabei in Zusammenhang mit der hohen Verkehrsbelastung gebracht worden. Die Handlungsempfehlungen, mit denen die Wirkungskraft des Zentrums Liesing verbessert werden könnte, bezogen sich somit auf die stadregionale und verkehrsplanerische Ebene. Dabei wurde der Kooperation zwischen den Bundesländern Wien und Niederösterreich sowie dem Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs zwischen dem Randbezirk Liesing und seinen Umlandgemeinden eine wesentliche Rolle zugeschrieben.

Abschließend kann festgehalten werden, dass die Aufwertung des Zentrums Liesing mit der Umnutzung des ehemaligen Brauereigeländes und insbesondere mit der Errichtung des Einkaufszentrums Riversides im Zusammenhang steht. Hinsichtlich dieser Gegebenheiten könnte im Rahmen zukünftige Untersuchungen die Frage geklärt werden, inwiefern Einkaufszentren als Entwicklungsmotoren innerstädtischer Zentren fungieren. Zusätzlich ergab die Auseinandersetzung mit dem Fallbeispiel des Zentrums Liesing, dass das Zentrum durch seine Lage an der Stadtgrenze Wiens gewissen Rahmendbedingungen unterworfen ist, wodurch etwaige Entwicklungspotenziale tendenziell beeinträchtigt werden. Angesichts dessen könnte weiterführend untersucht werden, inwiefern Stadtzentren in städtischen Randlagen interkommunal erarbeitete Planungsmaßnahmen benötigen.

Quellenverzeichnis

AUSTRIA PRESSE AGENTUR (2006): Liesing: Würdiger Abschied vom ehemaligen Brauerei-Gelände. Infos über Bauarbeiten und Wohnbau vor Ort am 12. Mai.; online unter: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20060509_OTS0041/liesing-wuerdiger-abschied-vom-ehemaligen-brauerei-gelaende (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

AUSTRIA PRESSE AGENTUR (2007): Spatenstich für neuen Liesinger Bezirksteil.; online unter: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20071126_OTS0099/spatenstich-fuer-neuen-liesinger-bezirksteil (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

AUSTRIA PRESSE AGENTUR (2009): Geriatriezentrum Liesing - SP-Deutsch: "ÖVP stimmt in der Wiener Landesregierung ohne Begründung gegen Wohn- und Pflegehaus Liesing".; online unter: https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090609_OTS0086/geriatriezentrum-liesing-sp-deutsch-oevp-stimmt-in-der-wiener-landesregierung-ohne-begruendung-gegen-wohn-und-pflegehaus-liesing (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

BUNDESDENKMALAMT – ABTEILUNG FÜR INVENTARISATION UND DENKMALFORSCHUNG (Hg.) (1996): Dehio-Handbuch. Die Kunstdenkmäler Österreichs. Topographisches Denkmalinventar. Wien. X. bis XXI. und XXI. bis XXIII. Bezirk. – Wien.

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT-, UND RAUMFORSCHUNG (BBSR) (Hg.) (2017): Online-Handel – Mögliche räumliche Auswirkungen auf Innenstädte, Stadtteil- und Ortszentren. – Bonn.; online unter: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/2017/bbsr-online-08-2017-dl.pdf;jsessionid=7452B800114732C95324FBD5C3C3073E.live21304?__blob=publicationFile&v=3 (zuletzt aufgerufen am 21.10.2019).

CAROL H. (1960): The Hierarchy of Central Functions within the City. – In: Annals of the Association of American Geographers, 50 (4), 419-438.; online unter: <https://www.jstor.org/stable/2561277> (zuletzt aufgerufen am 21.10.2019)

DER STANDARD (2005): Liesinger Brauerei: Großbrand unter Kontrolle.; online unter: <https://www.derstandard.at/story/1948504/liesinger-brauerei-grossbrand-unter-kontrolle> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

GRANZER I. (2018): Zentren als Konstrukte zur Stadtentwicklung? Eine Analyse diskursiver Zentrenkonstruktionen in Stadtentwicklungsprojekten in Wien und Zürich. – Diplomarbeit, Technische Universität Wien, Wien.; auch online unter: <http://repositum.tuwien.ac.at/obvutwhs/download/pdf/2874754?originalFilename=true> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

GROWE A. und LAMKER C. (2012): Polyzentrale Stadtregionen – Die Region als planerischer Handlungsraum. – In: GROWE A., HEIDER K., LAMKER C., PABLICK S. und TERFRÜCHTER T. (Hg.): Polyzentrale Stadtregionen – Die Region als planerischer Handlungsraum. – Hannover. 1-9.; online unter: https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/ab/ab_003/AB_003_01.pdf (zuletzt aufgerufen am 21.10.2019)

HEINEBERG H. (2014): Stadtgeographie. (mit Beiträgen von KRAAS F. und KRAJEWSKI C.) – Paderborn

HOFFMANN M. (2012): Zentrum. – In: GÜNZEL S. (Hg.): Lexikon der Raumphilosophie. – Darmstadt, 465-466.

HUSS W., SCHREIER M. und ECHTEROFF G. (2010): Forschungsmethoden in Psychologie und Sozialwissenschaften. – Berlin.

KIWITT T. (2019): Region Stuttgart. Governance, Planung, Infrastruktur. – Vortrag gehalten am 10.09.2019 in Stuttgart.

KOCH F. (1982): Stadtteilzentren in Theorie und kommunaler Planungspraxis. Wirtschafts- und sozialgeographische Untersuchungen am Beispiel der Stadt Augsburg mit Empfehlungen für eine stadtteilbezogene Zentrenplanung. (mit Beiträgen von SCHAFFER, F.) – Augsburg. (= Beiträge zur Angewandten Sozialgeographie 1).

KREHL A. (2015): Polyzentralität in deutschen Stadtregionen – eine integrierte Bestandsaufnahme. – In: TAUBENBÖCK H., WURM M., ESCH T. und DESCH S. (Hg.): Globale Urbanisierung. Perspektiven aus dem All. – Berlin und Heidelberg. 159-170.

KROLL J. (2011): Mehrfachförderkulisse Stadtzentrum – Ein Puzzle für die Zentrenentwicklung? Das Zusammenwirken von Städtebauförderprogrammen in städtischen Zentren am Beispiel des „Aktiven Stadtzentrums Turmstraße“ in Berlin Moabit. – Berlin. (= Graue Reihe des Instituts für Stadt- und Regionalplanung der Technische Universität Berlin 33).; DOI: <http://dx.doi.org/10.14279/depositonce-2985> (zuletzt aufgerufen am 21.10.2019).

KÜHN G. (2006): Entwicklung von Einkaufszentren. Entwicklungen – Strukturen – Perspektiven. – In: BRUNE W., JUNKER R. und PUMP-UHLMANN H. (Hg.): Angriff auf die City. Kritische Texte zur Konzeption, Planung und Wirkung von integrierten und nicht-integrierten Shopping-Centern in zentralen Lagen. – Düsseldorf. 17- 28.

BROLL G, EGNER H., LESER H., ROTHFUß E. und VETTER M. (Hg.) (2017): Einzugsgebiet – In: Diercke-Wörterbuch Geographie. Raum – Wirtschaft und Gesellschaft – Umwelt. – Braunschweig. 196.

BROLL G, EGNER H., LESER H., ROTHFUß E. und VETTER M. (Hg.) (2017): Nahbereich – In: Diercke-Wörterbuch Geographie. Raum – Wirtschaft und Gesellschaft – Umwelt. – Braunschweig. 595.

LIESINGER MARKT (2019): Über den Liesinger Frischemarkt.; online unter: <http://www.liesingermarkt.at/infos/index.php?id=markt> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

MAGISTRATSABTEILUNG 8 – WIENER STADT- UND LANDESARCHIV (MA 8) & MAGISTRATSABTEILUNG 9 – WIENBIBLIOTHEK IM RATHAUS (MA 9) (2017): Liesinger Platz.; online unter: https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Liesinger_Platz (zuletzt aufgerufen am 21.10.2019).

MAGISTRATSABTEILUNG 8 – WIENER STADT- UND LANDESARCHIV (MA 8) & MAGISTRATSABTEILUNG 9 – WIENBIBLIOTHEK IM RATHAUS (MA 9) (2019a): Stadtplanung.; online unter: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Stadtplanung> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

MAGISTRATSABTEILUNG 8 – WIENER STADT- UND LANDESARCHIV (MA 8) & MAGISTRATSABTEILUNG 9 – WIENBIBLIOTHEK IM RATHAUS (MA 9) (2019b): Liesing.; online unter: <https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/Liesing> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

MAGISTRATSABTEILUNG 18 – GESCHÄFTSGRUPPE STADTENTWICKLUNG UND STADTERNEUERUNG – STADTSTRUKTURPLANUNG (MA 18). (1985): Stadtentwicklungsplan Wien. STEP Wien. – Wien.

MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (MA 18) (Hg.) (1994): STEP 94 Stadtentwicklungsplan Wien. – Wien.

MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (MA 18) (Hg.) (2005): STEP 05 Stadtentwicklungsplan Wien 2005. – Wien.

MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (MA 18) (Hg.) (2014): STEP 2025 Stadtentwicklungsplan Wien. – Wien.

MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (MA 18) (Hg.) (2015a): STEP 2025. Fachkonzept Mobilität. – Wien. (=Werkstattbericht 145).

MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (MA 18) (Hg.) (2015b): Perspektive Liesing. Strategieplan für eine Stadtteil im Wachsen. – Wien. (=Werkstattbericht 153).

MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (MA 18) (Hg.) (2016): Wien: polyzentral. Fallstudie zur Zentrenentwicklung Wiens. – Wien. (=Werkstattbericht 158).

MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (MA 18) (Hg.) (2017): Realnutzungskartierung 2016. – Wien.; online unter:

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/grundlagen/stadtforschung/siedlungsentwicklung/realmutzungskartierung/pdf/rnk-2016.pdf> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

MAGISTRATSABTEILUNG 21B – STADTPLANUNG UND FLÄCHENNUTZUNG SÜD (MA 21B) (Hg.) (2000a): Entwicklungskonzept Zentrum Liesing. Endbericht. – Wien.

MAGISTRATSABTEILUNG 21B – STADTPLANUNG UND FLÄCHENNUTZUNG SÜD (MA 21B) (Hg.) (2000b): Städtebauliches Gutachterverfahren Wien 23, „Brauerei Liesing“. Ausschreibungstext. Fassung vom 1. September 2000. – Wien.

MAGISTRATSABTEILUNG 21B – STADTPLANUNG UND FLÄCHENNUTZUNG SÜD (MA 21B) (Hg.) (2001): Städtebauliches Gutachterverfahren Wien 23, „Brauerei Liesing“. Jänner 2001. – Wien.

MAGISTRATSABTEILUNG 50 – WOHNBAUFÖRDERUNG UND SCHLICHTUNGSSTELLE FÜR WOHNRECHTLICHE ANGELEGENHEITEN (MA 50) (Hg.) (2017): Kooperationspotenziale in der Stadtregion Wien. Grundlagen, Rahmenbedingungen und Anknüpfungspunkte für die Initialisierung stadtreionaler Kooperationen. Ein Forschungsprojekt im Rahmen der Wiener Wohnbauforschung. Endbericht. – Bad Vöslau.

METZMACHER S. (2007): Zentrenkonzepte auf kommunaler Ebene und deren Potenzial für die Stadtteiltypisierung der Innerstädtischen Raumbewachung. – In: STURM G. (Hg.): Innerstädtische Raumbewachung: Methoden und Analysen. – Bonn (=Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung 25).; online unter <https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/58554> (zuletzt aufgerufen 21.10.2019).

MIGRA, GEMEINNÜTZIGE WOHNUNGSGES. m. b. H. (2019): Apartments in Liesing, 1230 Wien, Breitenfurter Strasse 372 C.; online unter: <https://www.migra.at/Wohnprojekte/1230-Wien-Apartments-in-Liesing> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

PARKPLATZSUCHE INTERNETPORTAL (2019): Riverside/EKZ Liesing.; online unter: <https://parkplatzsuche.at/parkplatz/171> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

PFEIFFER, E. (2009): Betriebsformen und Zentrentypen. – In: EVERLING, O., JAHN, O. und KAMMERMEIER, E. (Hg.): Rating von Einzelhandelsimmobilien. Qualität, Potenziale und Risiken bewerten. – Wiesbaden. 35-57.; auch online unter: https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-8349-8091-5_2 (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

SCHWALBACH G. (2017): Basics Stadtanalyse. – Basel

STADT WIEN (Hg.) (2019a): Bevölkerung nach Bezirken 2014 bis 2019.; online unter: <https://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/tabellen/bevoelkerung-bez-zr.html> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

STADT WIEN (Hg.) (2019b): Hauptstraßen A und B – Generelle Bundesstraßenplanung.; online unter: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/verkehrsplanung/strassen/bundesstrassen/hauptstrassen-ab.html> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

STADT WIEN (Hg.) (2019c): Ehemalige Brauerei Liesing.; online unter: <https://www.wien.gv.at/bezirke/liesing/geschichte-kultur/sehenswertes/brauerei.html> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

STADT WIEN (Hg.) (2019d): Stadtplan.; online unter: <https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/#t> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

STADT WIEN (Hg.) (2019e): Wiener Parkbetreuung.; online unter: <https://www.wien.gv.at/freizeit/bildungjugend/jugend/park.html#bezirk1230> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

STADT WIEN – WIENER WOHNEN (Hg.) (2019a): Breitenfurter Straße 360-368; online unter: <https://www.wienerwohnen.at/hof/1665/1665.html> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

STADT WIEN – WIENER WOHNEN (Hg.) (2019b): Breitenfurter Straße 401-413; online unter: <https://www.wienerwohnen.at/hof/1686/1686.html> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

STADT WIEN – WIENER WOHNEN (Hg.) (2019c): Haeckelstraße 4; online unter: <https://www.wpipe.at/web-portal/complex-description/0823319> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

STADT WIEN – WIENER WOHNEN (Hg.) (2019d): Fäbermühlgasse 5; online unter: <https://www.wienerwohnen.at/hof/1610/1610.html> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

VERBAND REGION STUTTGART (Hg.) (2014): Regionales Konzept für Park and Ride. Verband Region Stuttgart möchte neue Impulse für Park and Ride setzen – ÖPNV soll dadurch noch attraktiver werden.; online unter: <https://www.region-stuttgart.org/presse/artikel/aktuell/regionales-konzept-fuer-park-and-ride/detail/News/> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

VEREIN PRO KALTENLEUTGEBNERBAHN (Hg.) (2010): Studie zu Nutzungsmöglichkeiten der Kaltenleutgebnerbahn für einen Personenverkehr. – Wien; online unter: <https://perchtoldsdorfmobil.files.wordpress.com/2016/10/anhang-b-vorsondierungstudie-kaltenleutgebnerbahn-seelmann-2010.pdf> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

VERKEHRSVERBUND OSTREGION (Hg.) (2019a): Über uns.; online unter: <https://www.vor.at/ueber-uns/> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

VERKEHRSVERBUND OSTREGION (Hg.) (2019a): Über uns.; online unter: <https://www.vor.at/ueber-uns/aufgaben/> (zuletzt aufgerufen am 22.10.2019).

WALDHAUSEN-APFELBAUM J. (1998): Innerstädtische Zentrenstrukturen und ihre Entwicklung. Das Beispiel der Stadt Bonn. – Bonn. (=Arbeiten zur Rheinischen Landeskunde 68).

WIEGANDT C., OSTERHAGE F. und HAUNSTEIN S. (2015): Polyzentralität in Deutschland. Eine vergleichende Untersuchung für drei Stadtregionen. – In: Raumforschung und Raumplanung 73 (3), 167-183.

Anhang

| Branchen des Einzelhandels | Absolut | Anteil (in %) |
|------------------------------|-----------|---------------|
| Lebens- und Genussmittel | 6 | 10,53 |
| Bekleidung und Schuhe | 19 | 33,33 |
| Hausratsbedarf | 6 | 10,53 |
| Körperpflege- und Heilbedarf | 10 | 17,54 |
| Bücher und Kunst | 2 | 3,51 |
| Unterhaltungsbedarf | 3 | 5,26 |
| Schmuck- und Zierbedarf | 6 | 10,53 |
| Tabakware und Zeitungen | 2 | 3,51 |
| Sonstiges | 3 | 5,26 |
| Gesamt | 57 | 100 |

| Bedarfsstufen des Einzelhandels | Absolut | Anteil (in %) |
|---------------------------------|-----------|---------------|
| Kurzfristiger Bedarf | 12 | 21,05 |
| Mittelfristiger Bedarf | 39 | 68,42 |
| Langfristiger Bedarf | 6 | 10,53 |
| Gesamt | 57 | 100,00 |

| Branchen der Dienstleistungen und sozialen Infrastruktur | Absolut | Anteil (in %) |
|--|-----------|---------------|
| Bildungseinrichtungen | 3 | 3,90 |
| Soziale Einrichtungen | 4 | 5,19 |
| Gesundheitswesen | 17 | 22,08 |
| Verein, Verband, Interessensgemeinschaft | 6 | 7,79 |
| Sporteinrichtung | 4 | 5,19 |
| Freizeit- und Kultureinrichtung | 4 | 5,19 |
| Öffentliche Einrichtung | 3 | 3,90 |
| Bank- und Postwesen | 7 | 9,09 |
| Handwerkliches Gewerbe | 13 | 16,88 |
| Gastgewerbe | 16 | 20,78 |
| Gesamt | 77 | 100,00 |

Transkription: Expertinneninterview Lokale Agenda 21 Liesing

Angaben zum Interview:

Datum: 04.07.2019

Uhrzeit: 16:00 bis ca. 17:30

Dauer der Audioaufnahme: 81:56 min.

Ort: Büro der Lokalen Agenda 21 Liesing, Breitenfurter Straße 358, 1230 Wien 14-16

Interviewpartner:

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Gisa Ruland, Lokalen Agenda 21 Liesing, Betreuung des Agendabüros und Gruppenbegleitung

(im Folgenden Abgekürzt mit: „GR“)

Interviewer:

Dominic Campbell

(im Folgenden Abgekürzt mit: „DC“)

Transkription:

Vor dem Beginn des Interviews wurden der Interviewpartnerin die Rahmenbedingungen des Interviews erklärt und eine kurze Einführung zum Forschungsgegenstand sowie zum Thema der Masterarbeit gegeben. Es wurde zudem um Erlaubnis für die Audioaufnahme des Interviews gefragt.

- 1 DC: Sie hatten während meiner Einleitung bereits infrage gestellt, dass es sich bei dem
- 2 Liesinger Platz, Liesinger Anger und dem Riverside um ein Bezirkszentrum handelt. Ist es für
- 3 Sie ein Bezirkszentrum oder ein Stadtteilzentrum, wenn ja, wo sind die Grenzen des
- 4 Zentrums und wenn nein, warum ist es für Sie kein Zentrum?
- 5 GR: Liesing ist ja ein ziemlich großer Stadtteil. Ich glaube nicht, dass Leute aus Inzersdorf das
- 6 hier als Stadtteilzentrum sehen, weil der Bezirk Liesing besteht ja aus irrsinnig vielen
- 7 ehemaligen Dörfern, von daher ist es eigentlich kein Stadtteilzentrum. Es ist das
- 8 Bezirkszentrum, weil hier der Bezirksvorsteher sitzt, aber die ganzen anderen Einrichtungen
- 9 wie die Volkshochschule, Bücherei und so weiter, die gibt's ja in Alterlaa auch oder in

10 anderen Teilen des Bezirks. Also von daher hat Liesing, weil es von der Struktur auch nicht so
11 gewachsen ist, auch kein wirkliches Zentrum. Vielleicht im weitesten Sinne wegen dem
12 Liesinger Markt, der Freitags ist, aber auch das noch nicht mal. Der Liesinger Markt selber ist
13 ja dann auch nur für die Leute hier aus der Umgebung, es kommt ja auch keiner aus
14 Inzersdorf zum Markt, glaube ich jedenfalls. Eventuell noch durch die S-Bahn, aber auch das
15 nicht. Da kann man auch in Atzgersdorf zusteigen, wenn man da näher dran ist. Also
16 maximal durch den Bezirksvorsteher und die Ämter die hier sind – das ist das Einzige was für
17 mich einen gewollten Zentrumscharakter macht.

18 DC: In den Stadtentwicklungspläne der Stadt Wien wird ja über den Liesinger Platz als
19 etabliertes Bezirkszentrum gesprochen.

20 GR: Ja, das hätten die gerne.

21 DC: Und was ist mit der Geschäftszeile auf der Breitenfurter Straße?

22 GR: Ja, gut. Die Breitenfurter Straße ist ja sehr lang, die geht ja über die Brücke rüber und
23 dann auch noch ganz weit in die Stadt rein – die geht ja durch Atzgersdorf durch und da sind
24 dann noch verschiedene Geschäfte, aber ob die besonders wichtig sind. Also im Vergleich
25 zur Mariahilfer Straße hat sie keine Bedeutung. Und das Riverside, wenn wir jetzt mal wieder
26 auf den Platz zurück kommen, und vielleicht auch auf diese paar Geschäfte, die auf der Seite
27 vom Riverside sind, die sind vielleicht bedeutsam für die Leute, die hier wohnen. Und das
28 Riverside hat insofern ein bisschen einen Zentrumscharakter – ich kenne Leute die ein
29 bisschen weiter weg wohnen, die eben ins Riverside fahren und nicht bis in die Shopping City
30 fahren, weil das näher ist, also aus dem 13., vom Rand des 23. [Wiener Gemeindebezirks,
31 Anm. d. Verf.] oder aus Mauer. Die fahren dann für bestimmte Dinge zum Riverside, weil
32 dort Geschäfte sind, die vorher hier nicht in der Gegend waren. Also bevor das Riverside hier
33 errichtet wurde, war hier nichts, bis auf eine Konditorei, ein paar Banken und das
34 Hörgerätgeschäft.

35 DC: Dann zur nächsten Frage und daran gleich anknüpfend: Welche Funktion übernimmt
36 denn das Gebiet Ihrer Meinung nach?

37 GR: Also unser Standort und zum Beispiel der von der Bibliothek ist hier insofern ganz gut,
38 als dass das Gebiet hier öffentlich gut angeschlossen ist. Hier kommt man mit ganz vielen
39 Bussen hin und mit der S-Bahn. Wenn wir zum Beispiel im Agendabüro ein Treffen haben,
40 dann können die Leute, wenn sie überhaupt so weit an den Stadtrand fahren wollen, ganz
41 gut hier her kommen. Das hat hier also den leichten Charakter einer guten Anbindung – das

42 würde ich jetzt aber auch noch nicht mal mit einem Zentrum verbinden. Was gibt's hier
43 noch? Für dieses Grätzl Liesing gibt es verschiedene Einrichtungen die vielleicht wichtig sind
44 wie die Volkshochschule oder der große Saal, der da in diesem Gebäude [Haus der
45 Begegnung, Anm. d. Verf.] drinnen ist. Dort finden öfter zentrale Veranstaltungen vom
46 Bezirk statt. Dann gibt's dahinten noch eine Kirche, die hat aber auch nur etwas mit diesem
47 Grätzl hier zu tun. Dann gibt's das Geriatriezentrum hier um die Ecke, dafür kommen
48 vielleicht auch Leute aus der Umgebung her. Naja und wie gesagt, die Bücherei, die ist auch
49 ein wichtiges Element für dieses Grätzl hier oder vielleicht reicht ihr Einzugsgebiet auch bis
50 nach Rodaun. In Mauer gibt's dann aber auch schon wieder ein eigenes Pendant der
51 Bücherei, glaub ich. In Alterlaa gibt's auch eine eigene Bücherei und auch eine eigene
52 Volkshochschule. Also dadurch das Liesing eben aus diesen vielen verschiedenen Dörfern
53 besteht, gibt es viele dezentrale kleine Zentren und hier bündeln sich eben die zentralen
54 Verwaltungselemente und das versucht man mit dem Markt zu ergänzen, aber der ist, wie
55 gesagt, auch nicht überregional.

56 DC: Das heißt, dass Sie den Nahversorgungscharakter gar nicht so sehen für das Gebiet?

57 GR: Also die Nahversorgung für die Umgebung, die sehe ich schon. Also für Liesing – nicht
58 der Bezirk Liesing, sondern dieses Grätzl hier und vielleicht für Rodaun, Kalksburg, die
59 kommen vielleicht auch hier hin. In Atzgersdorf gibt es Einiges eigenständig, aber für
60 bestimmte Dinge fahren sie eben auch bis zum Riverside. Die in Erlaa haben alles selber, die
61 brauchen nicht hierher zu kommen. Die aus Inzersdorf fahren maximal bis Erlaa, dass gehört
62 ja quasi auch noch dazu. Und in Mauer ist es gemischt, die haben auch sehr viel selber in
63 ihrem Zentrum und fahren vielleicht nur für bestimmte Aspekte hierhin – eben ins Riverside,
64 aber natürlich auch erst, seitdem es das Riverside hier gibt. Die haben auch eigene
65 Marktstände am Wochenende und auch ein super Eisgeschäft. Gut, hier hat man die
66 Konditorei, die Eis verkauft. Buchgeschäfte zum Beispiel wie dieses kleine dort (GS zeigt auf
67 das Buchgeschäft neben dem Agendabüro), die gibt es eigentlich in jedem Grätzl. Also hier
68 gibt es ein wunderbares, in Atzgersdorf gibt es ein ganz tolles und in Mauer auch. Also das
69 sind lauter kleine BuchhändlerInnen, die dann eben auch in ihrem Grätzl bekannt sind und
70 da gehen die Leute aus der Umgebung halt hin, wenn sie sowas brauchen. Also von daher –
71 Stadtteilzentrum für dieses Gebiet hier finde ich ein bisschen hoch gegriffen, auch im
72 Stadtentwicklungsplan.

73 DC: Meine nächste Frage würde Ihre Arbeit beziehungsweise die Arbeit der Lokalen Agenda
74 21 betreffen und da vor allem die vermeintlichen Zentrenentwicklung am Liesinger Platz:
75 Gab es Projekte, die im Zusammenhang mit der Zentrenentwicklung standen und einen
76 Einfluss darauf haben sollten? Gab es ein Interesse der ansässigen Bevölkerung bei dem
77 Prozess mitzuwirken?

78 GR: Also die Lokale Agenda ist ja ursprünglich so organisiert, dass die BürgerInnen mit ihren
79 Ideen zu uns kommen und wir sie nur unterstützen. Jetzt ist das aber in Wahrheit natürlich
80 auch ein bisschen anders, weil der Bezirk auch bestimmte Themen anspricht. Im
81 Zusammenhang mit der Platzumgestaltung [am Liesinger Anger, Anm. d. Verf.] gab es
82 eigentlich keine größere Initiative, die sich daran beteiligt hat, als das stattgefunden hat. Im
83 Zusammenhang mit der Entwicklung vom Geriatriezentrum gab's eine Gruppe, die sich an
84 uns so ein bisschen drangehängt hat und vor allem Widerstand gegen den Bau geleistet hat,
85 weil dort eigentlich ein größerer Park war. Auf einem Teil von dem Park haben sie also dieses
86 riesige Geriatriezentrum gebaut und weil hier sowieso sehr wenig Grün in der direkten
87 Umgebung ist, waren die Leute einfach dagegen und haben das auch kundgetan und mit
88 denen hatten wir teilweise zu tun. Bei der Umgestaltung hier [am Liesinger Anger, Anm. d.
89 Verf.] haben wir immer mal wieder so ein bisschen diskutiert, aber da ist keine eigene
90 Gruppe gewesen, die sich da engagiert hat. Was wir manchmal hier probieren, ist bei uns im
91 Hof Nachbarschaftsfeste zu organisieren. Meistens kommen die NachbarInnen aber nicht,
92 sondern wir machen das mit unseren eigenen Gruppen. Und in Bezug darauf, dass das hier
93 ein Zentrum sein soll, das spielt weniger eine Rolle für die Projektthemen der Gruppen. Wir
94 hatten lange Zeit eine Gruppe, die sich mit dem Grünen [Grünflächen, Anm. d. Verf.]
95 beschäftigt hat und mit dem Verkehr. Die haben sich damit beschäftigt, wie man den
96 öffentlichen Verkehr von hier bis nach Inzersdorf verbessern könnte, weil man da urlang
97 braucht und diese Querverbindungen am Stadtrand sind ja sehr schlecht organisiert. Und die
98 hatten dann eben überlegt, wie man das optimieren kann, aber da kommen eben die
99 Wiener Linien ins Spiel und die sind halt nicht so einfach, wenn man mit denen versucht
100 irgendetwas neues zu entwickeln, als kleine BürgerInnengruppe. Ansonsten haben wir hier
101 mit dem Zentrum – gut wir haben manchmal einen Stände auf dem Markt gehabt – von der
102 Agenda selber, beziehungsweise wir sind ja auch ein Fair-Trade-Bezirk und die Fair-Trade-
103 Gruppe hatte da mal einen Stand. Wir haben im letzten Winter die Veranstaltung Lichtsignal
104 Synagoge Liesing gemacht, wo wir eine riesige Veranstaltung zu 90 Jahre Pogromnacht auf

105 dem Marktplatz hatten und mit Fakeln die Dirmhirngasse zur ehemaligen Synagoge – die
106 Abgerissen wurde – entlanggezogen sind und hatten da dann noch eine Veranstaltung.
107 Insofern ist der Marktplatz so eine Art Veranstaltungsort gewesen. Also da waren 500 Leute.
108 Das war echt eine super Veranstaltung. Der Bezirk hat außerdem einen wunderbaren Saal –
109 im Bezirksamt – und da machen wir hin und wieder Veranstaltungen und Feste, zum Beispiel
110 zehn Jahre Agenda Liesing. Inzwischen sind wir schon 15 Jahre da, da könnten wir wieder
111 eine Veranstaltung machen. Also da machen wir dann Veranstaltungen in dem Saal, aber das
112 hat mit dem Platz [Liesinger Anger, Anm. d. Verf.] an sich nicht so viel zu tun. Vor allem weil
113 es hier solche Einrichtungen gibt wie diesen Saal, kann man hier Veranstaltungen machen.
114 Das hängt dann aber eben mit dem Bezirksamt zusammen, das dort ist.

115 DC: Die nächste Frage knüpft gleich an das Thema an: Wie wird Ihrer Ansicht nach der
116 öffentliche Raum im vermeintlichen Stadtteilzentrum genutzt und von wem? Ich könnte mir
117 vorstellen, dass er nicht von allen Bevölkerungsteilen gleich genutzt wird, wenn man
118 beispielsweise bedenkt, dass auf dem ehemaligen Brauereigelände relativ viel Freiraum oder
119 halböffentlicher Raum vorhanden ist und es dann darüberhinaus auch noch Wohnungen
120 oder Häuser gibt, die privaten Gärten haben.

121 GR: Also was mir gerade noch eingefallen ist: Der Liesinger Platz ist natürlich auch einer der
122 wenigen größeren Plätze im Bezirk – vielleicht ist das auch ein Zentrumsaspekt – auf dem
123 man sich überhaupt in größeren Mengen versammeln kann. Also hier gibt es manchmal
124 politisch geprägte Veranstaltungen zum Beispiel war hier mal im Zusammenhang mit der
125 Bundespräsidentenwahl eine riesige Veranstaltung der FPÖ, die war hier vorne auf dem
126 Platz. Die Gegenveranstaltung war hinter dem Parkhaus und es gab riesige Absperrgitter
127 zwischen den beiden Veranstaltungen und die sind von der Polizei bewacht worden. Also für
128 politische Kundgebungen wird der Platz auch manchmal genutzt, dann wird er natürlich
129 vom Markt genutzt oder für Veranstaltungen, wie die zur Pogromnacht oder für sonstige
130 Festivitäten, die es hier manchmal so gibt im Bezirk, manchmal. Aber wer da regelmäßig
131 sitzt, das kriege ich von hier nicht so wirklich mit, weil ich auch nur einmal in der Woche hier
132 an reise und dann hier in meinem Kabuff drinnen bin. Wir haben einmal den Platz genutzt,
133 das war eben auch um die Zeit von der Bundespräsidentenwahl herum, um eine
134 Veranstaltung zu machen, eine Art Speed-Dating, wo man eine Frage kriegt und mit seinem
135 Gegenüber das Thema bespricht und dann rutsch man wieder im Uhrzeigersinn weiter und
136 sitzt die nächsten fünf Minuten jemand anderem gegenüber. Das war recht lustig. Das haben

137 wir vor der Konditorei da vorne gemacht [Café-Konditorei Hirsch, Anm. d. Verf.], obwohl wir
138 das eigentlich am Platz machen wollten, aber da hat es so geregnet, dass wir da unter das
139 Dach ausgewichen sind. Also so haben wir von der Agenda den Platz im weitesten Sinne
140 eben genutzt und wer dann hier sonst noch unterwegs ist, sind eben die BewohnerInnen
141 vom Riverside [Wohnbau auf dem ehemaligen Brauereigelände, Anm. d. Verf.]. Ich finde
142 übrigens nicht, dass die viel öffentlichen Raum haben, weil da ist im Vorfeld sehr viel
143 intensiver darüber gesprochen worden, dass da öffentlicher Raum entstehen soll und was da
144 jetzt übrig geblieben ist, ist für mich so gut wie nichts und ziemlich scheußlich und nur am
145 Hang. Also da hat eigentlich keiner etwas davon. Die [BewohnerInnen, Anm. d. Verf.] haben
146 da auch kein vernünftiges Gemeinschaftsgrün. Ich bin Landschaftsarchitektin, darum sehe
147 ich das so, vielleicht. Diese Herangehensweise – also von der städtebaulichen Entwicklung
148 her, finde ich das eigentlich voll daneben. Es wurde auch den Jugendlichen im Vorfeld
149 versprochen, dass sie dort Räume kriegen, weil die Jugendlichen sind hier schwer
150 unterversorgt, also auch in Liesing selber – und zwar in den Katakomben der ehemaligen
151 Brauerei, da ist auch nichts draus geworden und so weiter. Also da gab's im Vorfeld
152 wesentlich andere Ideen und Versprechungen, die dann alle nicht wahr geworden sind. Das
153 ist ja jetzt alles kommerziell genutzt und bis auf den letzten Zentimeter, der verbaubar ist
154 verbaut worden und die Durchgängigkeit von unten nach oben ist glaub ich auch nur mäßig
155 gegeben. Also von daher finde ich das [Projektergebnis auf dem Brauereigelände, Anm. d.
156 Verf.] nicht so super. Und dann – wer nutzt das noch? Es sind hier noch zwei Banken oder
157 drei, es gibt die Polizei, vielleicht ist das auch noch ein zentrales Element, wenn man jetzt
158 zum Beispiel ein Zeugnis beglaubigt haben muss oder sonst was, dann geht man da hin. Und
159 was gibt's dahinten? Ein Gasthaus und dann geht es da auch schon an der Liesing entlang.
160 Also Radfahrer sind hier unterwegs, die dann eben zur Liesing – also den Liesingradweg
161 entlang fahren. Und was hat man hier noch für Menschen? Also ich weiß nicht welche
162 Gruppen sich hier sehr intensiv aufhalten, weil das in der Mitte ist ja so eine Art
163 Verkehrsinsel ist.

164 DC: Wird der Platz Ihrer Meinung nach genutzt. Sehen sie da manchmal Leute sitzen?

165 GR: Ich bin da nicht. Also ich kann das nicht genau sagen, ob es da viele Leute gibt oder
166 nicht, weil ich sitze ja hier im Hintergrund und bin danach auch wieder weg. Also ich bin
167 selten auf dem Platz und kann das nicht genau einschätzen. Also für mich wäre in der Mitte
168 zu sitzen unattraktiv, weil eben der Verkehr darum herum fährt. Also ich weiß, dass es im

169 Vorfeld Diskussionen gab, ob man den Verkehr nur auf eine Seite verlegt, und zwar auf die
170 andere Seite, wo nicht die Geschäfte sind, sondern nur diese öffentlichen Einrichtungen und
171 dann haben die VerkehrsplanerInnen gesagt, dass das irgendwie nicht geht und so ist der
172 Platz jetzt immer noch eine Verkehrsinsel, eigentlich. Und der Bahnhof hat zwar ein
173 bombastisches Dach, aber wenn es ein bisschen regnet und ein bisschen Wind ist wird man
174 trotzdem drunter nass, weil das viel zu hoch ist. Also es gibt viele – sagen wir mal –
175 gestalterisch optimierbare Möglichkeiten, um das hier vielleicht noch attraktiver zu machen.
176 DC: Weil Sie das Thema Verkehr schon angesprochen haben: Wie sehen Sie die
177 Verkehrssituation mit dem motorisierten Individualverkehr hier in der Umgebung vom
178 Liesinger Platz?

179 GR: Also es gibt ja hier viele Leute die morgens rein fahren, über die Breitenfurter Straße
180 und Abends wieder zurück und da ist dauern Stau zu den Stoßzeiten. Ist einfach so. Und der
181 Bus steht da ja mitten drinnen. Und da gibt es schon lange Diskussionen, wie man das lösen
182 kann. Und die kommen auch von Perchtoldsdorf hier rüber und dann gab's eine riesen
183 Diskussion – die wir moderiert haben – über einen Kreisel, wenn man da von Perchtoldsdorf
184 auf die Ketzergasse kommt, um dann irgendwie hier rüber zu fahren, auf die Breitenfurter
185 Straße. Also das ist irgendwie alles so geblieben wie es schon immer war. Der Verkehr ist
186 weiterhin stark, der Bus steht weiterhin im Stau. Also es gibt einfach noch keine Lösung, wie
187 man den Verkehr hier minimieren kann. Es ist dieses Parkhaus hier entstanden. Ich weiß
188 nicht ob das inzwischen voll ist oder nicht, aber die müssen ja auch erstmal bis hierhin
189 kommen und dann können sie erst in die S-Bahn umsteigen. Es gab dann die Idee – also wir
190 hatten auch eine Weile lang mal eine Gruppe, die sich hier immer wieder getroffen hat – es
191 gibt eine ehemalige Bahnverbindung in Richtung Breitenfurt raus, und da gibt es alte
192 Bahngleise, wo einmal oder zweimal im Jahr so ein Revival-Zug drauf fährt und die Gruppe,
193 die den betreibt, die treffen sich hier manchmal und haben immer wieder angeregt, ob die
194 VerkehrsplanerInnen das nicht mal durchdenken können, dass man diese Linie wieder
195 aufmacht, weil dann könnte zumindest die S-Bahn oder auch eine ähnliche Bahnverbindung
196 da raus gehen und den Verkehr entlasten. Das ist aber immer von den VerkehrsplanerInnen
197 und von den Wiener Linien und allen, die damit zu tun haben, bisher negativ beschieden
198 worden. Und eine Idee die auch noch immer wieder besprochen wird ist die Breitenfurter
199 Straße. Bei Meidling geht die ja los und da ist ja die Straßenbahnlinie 62 drauf und die biegt
200 aber bei Hetzendorf ab und wenn man die noch weiterführen würde – wie weit auch immer

201 – so weit es gehen würde – diese Idee, die kommt dann schon auch selber von der
202 Stadtplanung. Ob das irgendwie jemals passiert, weiß ich nicht. Aber dass man die zumindest
203 zu den großen Neubauprojekten in Atzgersdorf ziehen würde, das würde vielleicht die
204 Breitenfurter Straße entlasten. Aber ob man das bis hier hinter kriegt – eine neue
205 Straßenbahn bis nach Liesing – keine Ahnung. Also das sind so Ideen, wie man den Verkehr
206 entlasten könnte, aber es ist einfach immer voll und immer laut ist, wenn man hier wohnt.

207 Ab 26:26 min.: (...)

208 Ab 27: 35:

209 DC: Weil sie vorhin die Park&Ride-Anlage genannt haben und ich auch schon gelesen habe,
210 dass es eine gewisse Parkproblematik generell im Bezirk, aber auch im Grätzl gibt: Was
211 meinen Sie, hat sich die Errichtung der Park&Ride-Anlage hier, aber auch der Garage vom
212 Einkaufszentrum auf die Parkproblematik ausgewirkt und wenn ja, wie?

213 GR: Also meiner Wahrnehmung nach nicht, aber ich fahre auch nur hier hinten diesen
214 Schlenker, aber ich glaube nicht. Es gab immer die gleiche Menge an Parkplätzen auf der
215 Straße. Einige fahren vielleicht da rein, das kann ich nicht beurteilen, weil dafür kenne ich
216 mich zu wenig aus – oder in die Parkgarage vom Einkaufszentrum, aber Sie sehen ja, dass
217 hier immer noch so viel los ist und die Leute hier immer rumkreisen und Parkplätze suchen.
218 Und das ist eben die Diskussion, wo der Bezirk bisher sagt, er will keine Parkpickerlzone
219 einrichten und wenn, will er höchstens hier in der Umgebung vom Platz mehr Kurzparkzonen
220 oder nur hier Parkpickerlzonen, aber das ist alles noch nichts spruchreifes. Im Prinzip, wollen
221 die nicht diese Parckpickerl-Geschichte hier haben. Hier hinten fängt ja dann auch gleich
222 Perchtoldsdorf an, also keine Ahnung, wie man das mit den Parkplätzen dann lösen kann
223 überhaupt. Und das mit dem Radfahren – also der Bezirk an sich – wenn man Richtung
224 Mauer und Rodaun oder auch Richtung Atzgersdorf da rüber fährt – der ist ja dann hügelig,
225 da muss man dann mit dem Fahrrad rauf und runter.

226 DC: Gibt's auch Anbindungen zu anderen Bezirken oder auch nach Niederösterreich? Ich bin
227 zum Beispiel das erste Mal mit dem Fahrrad her gefahren und bin die Breitenfurter Straße –

228 GR: Das ist völlig falsch, da müssen Sie die Liesing entlang fahren. Also meine Kollegen, da
229 habe ich einige, die fahren immer mit dem Rad. Also Sie müssen die richtigen Wege finden.
230 Also es gibt Verbindungen – also zumindest entlang der Liesing und wenn man sich gut
231 auskennt, dann kann man mit dem Rad wohl ganz gut hierher kommen. Die Breitenfurter
232 Straße ist unmöglich mit dem Fahrrad, da würde ich niemals fahren. Und wir haben immer

233 wieder Radgruppen gehabt im Bezirk . Jetzt auch gerade wieder. Früher gab's mal eine die
234 haben sogar ein Radwegkonzept gemacht, was man auf den älteren Versionen unsere
235 Homepage noch findet, aber da war der Bezirk nicht so super – oder sagen wir mal, es ist
236 nicht gelungen so viel davon umzusetzen – eigentlich gar nichts davon und dann hat die sich
237 wieder aufgelöst. Aber jetzt haben wir gerade eine sehr aktive Radgruppe wieder. Die haben
238 auch gerade wieder eine Radtour gemacht – diesmal eher so in Siebenhirten, weil das ist
239 jetzt auch ein Schwerpunktgebiet der Agenda, für die nächsten Jahre. Und das sind lauter
240 Leute, die sehr konsequente RadfahrerInnen sind und auch in den Radclubs aktiv und die
241 finden dauernd Ideen, wie man den Liesingradweg verbessern kann und wie man andere
242 Verbindungen verbessern kann. Die erreichen eine ganze Menge, in enger Kooperation mit
243 dem Bezirk und versuchen in alle Richtungen des Bezirks diese Radwegesituation zu
244 optimieren. Also die haben jetzt schon viele kleinteilige Ideen und Verbesserungen
245 umsetzen können. Also das geht schon. Und wir haben neben dem Schwerpunkt
246 Siebenhirten, den Schwerpunkt zu Fuß gehen im Bezirk und das finde ich, ist eine sehr
247 ambitionierte Idee, weil zu Fuß hier im Bezirk, dazu braucht man viel Zeit. Ich meine der ist ja
248 sehr weit, da kann man höchsten grätzlbezogen zu Fuß gehen.

249 DC: Da würde ich gleich meine nächste Frage anschließen und zwar, wie Sie das
250 Gehwegnetz bewerten, aber auch im Bezug darauf, dass hier viele soziale Einrichtungen
251 sind, die sich an jüngere und ältere Menschen richten. Mit dem Geriatriezentrum, mit
252 Kindergärten, Schulen. Wie bewerten Sie das Gehwegnetz vor diesem Hintergrund?

253 GR: Naja. Gehwegnetz, dass muss man auch wieder grätzlbezogen sehen, weil diese weiten
254 Strecken zur Fuß, dass machen so ExtremgeherInnen. Die gehen durch ganz Wien zu Fuß.
255 Aber für den Alltag geht man dann eher zu den öffentlichen Verkehrsmitteln und fährt mit
256 denen ein Stück oder zu seinem Auto, fährt mit dem ein Stück und dann geht man wieder
257 ein Stück und wenn man Spazierengehen will, dann fährt man öffentlich oder mit seinem
258 Auto oder mit seinem Fahrrad zum Wiener Wald auf der einen Seite oder zur Liesing – oder
259 von mir aus auch noch zum Petersbach, an der Grenze Richtung Brunn. Mit der Liesing
260 kommt man ja auch ganz gut in den 10. Bezirk bis nach Schwechat, wenn man da hin fahren
261 will oder in die andere Richtung nach Kalksburg. Also das sind so ganz gute Möglichkeiten,
262 um in der Freizeit mit dem Rad zu fahren oder zu Fuß zu gehen. Die Liesing im Bereich
263 Breitenfurter Straße bis Alterlaa ist am Wochenende voller Leute und auch sonst –
264 JoggerInnen rennen da rum, SpaziergängerInnen sind da unterwegs und ältere Leute. Da

265 grenzt auch das Haus Mühlengrund an. Das ist ein Pensionistenheim, wo die dann auch zur
266 Not mit ihren Rollstühlen raus könnten, wenn sie wollten. Und dann gibt's ein paar so
267 Durchgänge, wie da hinten bei der Dirmhirngasse, aber die kennt man dann wirklich nur
268 kleingrätzlbezogen. Und sonst? Wenn man hier zu Fuß unterwegs sein will – das ist nicht
269 vergleichbar mit der Innenstadt oder so.

270 DC: Und hier am Liesinger Anger bzw. Liesinger Platz, wie würden Sie da die Situation für
271 FußgängerInnen einschätzen? Oder auch die Erschließung des ehemaligen
272 Brauereigeländes?

273 GR: Naja, die hatten wir ja vorhin schon. Ich finde die nicht gelungen. Und die
274 FußgängerInnen hier am Platz, die sind dem Autoverkehr untergeordnet. Es gibt zwar so ein
275 paar Querungsmöglichkeiten, mit Ampeln oder auch mit Fußgängerüberwegen, aber sonst
276 kann man hier nicht so einfach rüber gehen – und dann ist der Patz ja schon zu Ende. Am
277 einen Ende kann man dann noch an der Liesing weiter spazieren, am anderen Ende wird
278 immer diskutiert, ob man auch unter der Brücke hier durchgehen darf. Das wird dann immer
279 wieder verweigert, weil es könnte ja ein Hochwasser kommen und dann kann man aber auch
280 an der Liesing dort hinten weitergehen. Also die Liesing führt ja unterhalb des Platzes
281 entlang und da kann man zumindest an beiden Seiten raus kommen, aber das sind
282 Freizeitwege und die normalen Wege hier rüber, da muss man einfach die vorhandenen
283 Überwege nehmen und da wartet man halt relativ lange.

284 Ab 36:20 min.: (...)

285 Ab 38:55 min.:

286 DC: Wie bewerten Sie die Busverbindungen, die hier vorhanden sind? Es gibt ja doch relativ
287 viele.

288 GR: Das ist hier so ein zentraler Dreh- und Angelpunkt, wo man in alle Richtungen fahren
289 kann beziehungsweise aus allen Richtungen kommen kann, um dann in de S-Bahn
290 umzusteigen. Ich denke, das ist ok. Die kurven halt immer langwierig um den Platz herum,
291 aber das lässt sich halt auch verkehrstechnisch gar nicht anders lösen.

292 DC: Aber grundsätzlich ist die Ausstattung mit den Buslinien zu befürworten?

293 GR: Naja, ich weiß jetzt nicht genau, ob es da irgendwelche unterversorgten Ecken gibt, wo
294 kein Bus hinfährt, dafür kenne ich mich zu wenig damit aus, aber ich kenne jetzt keine
295 Beschwerden diesbezüglich. Ich kenne aus der Bezirkszeitung immer mal wieder die

296 Diskussion, wie kommt man von hier nach Hietzing und da haben sie vor ein paar Jahren mal
297 einen von den Schnellbussen eingestellt, aber ok. Die Debatten gibt es halt immer wieder.

298 DC: Also würden Sie davon ausgehend darauf schließen– weil sie gesagt haben, dass Sie
299 keine Beschwerden über den öffentlichen Verkehr gehört haben – dass die AnwohnerInnen
300 hier zufrieden sind mit dem öffentlichen Verkehr?

301 GR: Das kann ich nicht sagen. Da bin ich keine Multiplikatorin, weil ich wenige
302 AnwohnerInnen kenne. Also ich hab das nur mitbekommen von unserer Gruppe öffentlicher
303 Verkehr, die eben die Querlinien entwickeln wollten und das ist dann einfach eingeschlafen,
304 dieses Projekt. Und ich weiß, dass das schon auch ein Thema ist und dass man wohl ganz
305 schwer Quer kommt. Also der einzigen Kommentar zu dem Thema war, als eine Sekretärin
306 vom Bezirksvorsteher gesagt hat, dass sie von Inzersdorf her reisen muss und in Inzersdorf
307 so wohnt, dass sie erst in die Gegenrichtung fahren muss, um dann in einen Bus zu steigen,
308 der zum Liesinger Platz fährt und eine Stunde braucht. Also da fährt man dann nicht mehr
309 mit dem Bus. Ob das immer noch so ist weiß ich nicht, das ist schon ein paar Jahre her jetzt,
310 aber das fände ich bezeichnend. Der Querverkehr hier am Rand von Wien – das ist ja fast
311 überall so – der ist einfach schlecht organisiert. Man kann eher rein und raus fahren als quer.

312 DC: Meine nächste Frage bezieht sich auf die Nutzungsstruktur im Grätzel. Sie hatten vorhin
313 schon das Geschäft mir den Hörgeräten angesprochen. Mich würde jetzt interessieren,
314 inwiefern sich Ihrer Meinung nach die funktionale Ausstattung – also
315 Einzelhandelseinrichtungen, Dienstleistungseinrichtungen, soziale und kulturelle
316 Einrichtungen – inwiefern sich diese an den hier lebenden AnwohnerInnen orientiert?

317 GR: Naja, ich kenne die Zusammensetzung der AnwohnerInnen hier nicht. Ich weiß hier ist
318 viel Wohnbau. Beim Geriatriezentrum sind ältere Wohnbaustrukturen. Dann gibt's diese
319 ganz neuen mit dem Einkaufszentrum verbunden und hier hinten (GR zeigt in Richtung
320 Dirmhirngasse beziehungsweise Nordosten) und dann gibt's aber auf der
321 gegenüberliegenden Seite vom Platz diese ganzen Infrastruktureinrichtungen wie
322 Bezirksamt, Polizei, zwei Banken drüben, eine Bank hier und dieses Gasthaus und dann ist
323 der Platz schon fast fertig. Auf unserer Seite hat man noch die Bibliothek und ein paar
324 Geschäfte – und die Konditorei ist ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt hier. Und dann gibt's
325 eben das Einkaufszentrum und da gibt's eben sehr viel. Da kann man essen, da kann man
326 sehr viel vom Alltagsbedarf bekommen und ist eigentlich gut versorgt, hier in der
327 Umgebung. Ich denke, das könnte die Leute dazu anhalten nicht mehr mit dem Auto weg zu

328 fahren – also die, die direkt hier wohnen. Die haben sich auch sicher sehr darüber gefreut,
329 weil vorher war hier nichts. Als ich glaub auf der anderen Seite von dem Parkhaus da gibt's
330 noch einen Hofer oder irgendwas.

331 DC: War es tatsächlich so, dass das Einkaufszentrum befürwortet wurde oder gab es auch
332 Unverständnis darüber – auch weil ja der ganze Bestand von der Brauerei abgerissen wurde
333 und Teile davon, also zumindest das Silo, scheinbar auch Identitätsstiftend war.

334 GR: Ja, ich meine im Vorfeld haben sich die Leute das gar nicht so richtig vorstellen können
335 was da hinkommt und da war dann schon irgendwie Aufruhr: Warum wird das alte nicht
336 erhalten? Warum kann man das nicht umnutzen und könnte man das nicht anders irgendwie
337 entwickeln? Und dann hat eben dieses Projekt dann halt gewonnen – warum auch immer –
338 und ist eben auch wirklich so umgesetzt worden. Und sie haben dann versucht – also direkt
339 vor dem Einkaufszentrum ist ja noch ein altes Gebäude stehen geblieben, wo unten dieser
340 Autohändler drinnen ist. Und da war mal die Idee, dass man das als Treffpunkt oder gutes
341 Gasthaus herrichtet, aber die Besitzer haben das bis heute leider nicht verkauft und darum
342 ist es immer noch so eine Art – da muss man drum herum gehen. Da sind eben so komische
343 Sachen drinnen. Unten eine Autowerkstatt und oben kann man Billard spielen oder sowas.
344 Also ich glaube, dass die Leute mit der Art von dem Gebäude, was da entstanden ist, mit der
345 Höhe und der Dichte, dass sie das auch nicht so super finden und fanden. Aber mit der
346 Infrastruktur, die da drinnen ist und dem Angebot jetzt, nachdem hier vorher eigentlich
347 kaum ein Geschäft war, wo man was einkaufen konnte – jetzt hat man da alles. Das ist ja ein
348 riesiges, breites Sortiment von verschiedensten Geschäften und ein riesen Angebot – also für
349 die hiesigen Grätzlmöglichkeiten – um unterschiedlichste Dinge einzukaufen und wo man
350 auch bei Regen drinnen sein kann und sich treffen kann. Das genießen die schon, glaube ich.
351 Also ich hab jetzt keine Kommentare – außer von Freunden, die nicht so weit von hier weg
352 wohnen und extra zum Frühstück hierher kommen, weil es hier sonst keine gescheiten
353 Frühstückslokale in der Gegend gibt. Also hier im Bezirk muss man sowieso immer eher ein
354 Auto dabei haben.

355 Ab 47:58 min.: (...)

356 Ab 52:04 min.:

357 DC: Um wieder zum Ausgangspunkt zurückzukommen und was mich bei der Brauerei noch
358 interessieren würde: Haben Sie irgendwelche Kenntnisse darüber, was das Hauptargument
359 dafür war, dass dieses Projekt realisiert wurde auf der Brauerei?

360 GR: Naja, es gab einen städtebaulichen Wettbewerb und dabei sind die Projekte halt
361 begutachtet worden und dann hat es halt gewonnen, fertig. Da kommt es ja dann auch
362 immer darauf an, wer in der Jury sitzt. Und wenn da keine sind die auch gegenüber solchen
363 Projekten kritisch sind und das auch durchbringen können, dann gewinnen die halt. Da
364 kommt es aber halt vielleicht darauf an, wie sie sich in der Stadt durchsetzen konnten. Also
365 ich bin auch schon manchmal in solchen kooperativen Planungsverfahren im Fachteam
366 gewesen und dann diskutiert man lange. Das sind ja neue Methoden. Also dieses Verfahren
367 hier war ja eher ein Gutachterverfahren oder ein städtebaulicher Wettbewerb, da werden
368 dann die Projekte eingereicht und dann gibt's da eine Jury und dann gewinnt einer. Und
369 dann kann man vielleicht noch ein bisschen daran basteln und dann verhandelt nachher der
370 Sieger – das Siegerprojekt – mit der Flächenwidmungsabteilung die Umsetzung und macht
371 dann den Entwurf für den Flächenwidmungsplan. Und bei den kooperativen Verfahren sind
372 vor dem Flächenwidmungsplan eigentlich viel mehr Leute integriert. Also vor der
373 Flächenwidmung wird aus der Perspektive verschiedener Fachrichtungen die Sache
374 diskutiert. Und eventuell – ich habe gedacht, dass das eigentlich zu besseren Ergebnissen
375 führen könnte, inzwischen bin ich mir da auch nicht mehr so sicher.

376 Ab 54:40 min.: (...)

377 Ab 55:50 min.:

378 GR: Also man muss eigentlich frühzeitig in der Stadtplanung, in den Planungsprozess
379 eingreifen und zwar bei den Kriterien bei der Entscheidung für den Wettbewerb und wenn
380 da nicht wirklich was gutes drinnen steht, hat man nachher, weder bei der Entscheidung der
381 Jury eine Möglichkeit, noch später, wenn es darum geht wie man das Projekt in den
382 Flächenwidmungsplan verankert.

383 Ab 56:40 min.: (...)

384 Ab 57:20 min.:

385 GR: Also braucht man Fachleute die rechtzeitig mitreden: Wie wird ein Wettbewerb
386 ausgeschrieben? Welche Fachleute müssen in der Jury sein? Und ich glaube bei dem Projekt
387 war keine RaumplanerIn in der Jury.

388 DC: Ja ich glaube es waren tendenziell eher die Liegenschaftsbesitzer.

389 GR: Ja genau, die können ja auch dabei sein, aber nicht nur und da hätte die Stadt Wien und
390 die hat das pouvoir [franz. Macht, Anm. d. Verf.] meiner Ansicht nach, aber sie nutzen es ja
391 nicht. Sie ist immer an erster Stelle wenn es um die lebenswerteste Stadt geht, da könnte

392 man den Investoren ja schon wesentlich bessere Vorgaben machen und sagen: Ok, wenn ihr
393 die nicht einhalten wollt, dann geht doch woanders hin. Ja, das tun sie aber nicht – aus
394 welchen Gründen auch immer. Auf jeden Fall müsste man aber, wie gesagt, schon bei der
395 Wettbewerbsausschreibung dabei sein und sagen: Das muss durchgängig sein. Da muss so
396 und so viel Grün in der und der Qualität dabei sein und das muss auch umgesetzt werden.
397 Weil wenn es so weit ist, dass das an einen Investor weitergegeben wird – nach der
398 Flächenwidmung macht der was er will und sagt: Ach, da haben wir kein Geld mehr für. Den
399 Weg brauchen wir nicht. Da müssen wir sparen, weil der Bau ist so teuer oder oder oder.
400 Also so gehen dann die guten Ideen verloren, auch bei den Gebäuden zum Teil. Also ich hab
401 auch viele Interviews geführt mit ArchitektInnen und die haben gesagt, dass ihre Ideen
402 genauso im Planungsprozess verloren gehen, wenn GeneralunternehmerInnen das Ganze in
403 die Hand nehmen. Darum ist es immer wichtig das man sich die Ergebnisse anschaut und
404 dann mal Rückwärts guckt: Was war eigentlich die Idee und wo ist die auf der ganzen
405 Strecke verloren gegangen und gibt's am Ende noch eine Kontrolle, zu dem was die
406 ursprüngliche Idee war, die eigentlich den Preis gekriegt hat.

407 DC: Ja, das ist auch eine gute Anmerkung für meinen Forschungsprozess.

408 GR: Ja, da muss man immer den gesamten Prozess im Auge behalten und dann weiß man
409 warum am Ende irgendwo zum Teil Schrott raus gekommen ist und zum Teil gute Dinge.

410 Ab 60:26 min.: (...)

411 Ab 61:49 min.:

412 GR: In Wien ist es insofern speziell: Der Stadtentwicklungsplan hat ja einen sehr großen
413 Maßstab und dann geht es gleich in 1:2000. Das ist eigentlich unmöglich. Da hat man da
414 vielleicht noch an einigen Stellen irgendwelche Entwicklungskonzepte – so wie Asparn dabei,
415 so auf dieser Größenordnung – die da so leicht dazwischen liegen, aber die haben ja keine
416 Rechtsverbindlichkeit. Erst der Flächenwidmungsplan 1:2000 ist rechtsverbindlich, vorher
417 nichts. Und der STEP wird im Gemeinderat beschlossen und der ist ja irgendwie ein
418 undefinierbarer, riesiger Maßstab. Da ist ja noch nichts konkretisiert. Und es gib halt noch
419 andere Städte, die haben halt noch so Zwischenebenen – sagen wir mal auf Bezirksebene –
420 die dann noch eine Zwischenverbindlichkeit herstellen und von der aus man dann den
421 nächsten Schritt machen kann.

422 Ab 62:50 min.: (...)

423 Ab 63:40 min.:

424 GR: Na gut, dass ist eine andere Geschichte, das hat mit dem Platz nicht so viel zu tun, aber
425 auch. Wenn man sich bei so einem Platz oder bei der Entwicklung vom Brauereigelände
426 vorher überlegt hätte: Wo sind die Hauptverbindungen für FußgängerInnen und wie viel
427 öffentlicher Raum soll entstehen? Wenn man das zuerst fixiert hätte und dann drum herum
428 den Städtebau, dann hatte man vielleicht eine etwas andere Lösung.

429 DC: Ja, spannend. Ich hab jetzt nur noch drei Fragen, glaube ich und zwar einerseits: Welche
430 Herausforderungen ergeben sich Ihrer Meinung nach aufgrund der
431 Stadtentwicklungsgebiete Atzgersdorf und In der Wiesen für das Zentrum hier am Liesinger
432 Platz?

433 GR: Naja, wir haben jetzt mit der Agenda zweieinhalb Jahre einen Schwerpunkt in
434 Atzgersdorf gehabt, weil das auch so ein Problemgrätzl ist, was immer mehr am absterben
435 ist und wo man jetzt versucht die paar Geschäfte, die da noch gut unterwegs sind ,so lange
436 zu halten bis der neue Stadtteil steht und da Menschen sind, die dann vielleicht auch zu dem
437 Buchgeschäft, zum Blumengeschäft, zum Kebabladen und so weitere gehen. Und dadurch
438 haben wir da ein bisschen einen Einblick gewonnen. Also ich denke, dass diese neuen
439 Entwicklungsgebiete – also zum Beispiel bei Atzgersdorf – hoffentlich dem Zentrum in
440 Atzgersdorf helfen. In der Wiesen, da weiß ich nicht wem sie da helfen. Vielleicht gehen sie
441 da alle nach Erlaa oder vielleicht kommen da auch einige hier hin, aber das ist weit. Vielleicht
442 kriegen die da auch was Eigenes.

443 Ab 65:39 min.: (...)

444 Ab 66: 20 min.:

445 GR: Gut – wo die dann wirklich hin gehen – vielleicht wird dann irgendwo bei Alterlaa herum
446 das Ganze ein bisschen belebt. Die sind da ja gerade schon ein bisschen am Umbauen. Dieser
447 Supermarkt dort, dieser EUROSPAR oder so, der wird glaub ich komplett renoviert.

448 DC: Aber Sie sehen jetzt keine direkten Zusammenhänge zwischen den
449 Stadtentwicklungsgebieten im Bezirk und dem Liesinger Platz?

450 GR: Naja, die Leute müssen hier hin um sich anzumelden. Sie müssen hier hin wenn sie ein
451 Führungszeugnis wollen und bei ein paar anderen – da gibt's ja das Bürgerservice hier, wenn
452 man Formulare braucht. Also dazu müssen sie hierher kommen und dabei erkennen sie
453 vielleicht, dass es hier einen Platz gibt und wenn sie Freitags kommen, dann ist hier auch
454 noch der Markt, ok. Aber ich weiß nicht, ob die dann direkt zum Riverside fahren oder die,
455 die dann bei In der Wiesen wohnen, ob die dann nicht gleich zum Shopping City – das ist ja

456 dort direkt an der Strecke – oder nach Inzersdorf fahren, da gibt's ja den Gemüsegroßmarkt.
457 Da gibt's auch große Einkaufsmöglichkeiten, also da gibt's ja allerhand. Also ich weiß nicht,
458 ob die dann hier her kommen wollen, weil solche Attraktionen gibt's hier jetzt nicht direkt.
459 DC: Eine Frage noch zu den Projekten von der Agenda: Erkennen Sie irgendwelche Muster,
460 bei den Bevölkerungsgruppen, die bei Ihnen teilnehmen? Also gerade was das Grätzl hier
461 betrifft.

462 GR: Also ob von dem Grätzl hier überhaupt welche dabei sind, weiß ich nicht. Früher hatten
463 wir mal welche, die hier gewohnt haben. Also wir haben eigentlich Leute, fast aus dem
464 ganzen Bezirk, die bei den einzelnen Gruppen mitmachen. Wir haben Leute in
465 unterschiedlichen Altersstufen. Wir hatten ganz früher mal Jugendliche die sich für ein
466 Jugendzentrum interessiert haben. Das war als die Brauerei noch stand. Da ist aber dann
467 eben keins raus gekommen.

468 Ab: 69:29 min.: (...)

469 Ab 76: 50 min.:

470 DC: So jetzt die letzte Frage des Interviews: Um jetzt wieder den Bogen zu schließen zum
471 Anfang, zum Liesinger Platz, dem vermeintlichen Stadtteil- oder Bezirkszentrum. Was könnte
472 Ihrer Meinung nach in Zukunft noch verbessert werden?

473 GR: Also sie haben ja versucht mit der Verkehrsplanung den Platz neu zu strukturieren, ich
474 denke das ist sicher gelungen. Sie haben zumindest irgendwie versucht diese Verkehrsinsel
475 zu den Straßen ein bisschen abzuschotten und vorne für den Markt Strukturen geschaffen.
476 Ich weiß eben nicht genau, ob der sonst dann auch genutzt wird, vielleicht. Das finde ich
477 soweit eigentlich ok. Also man müsste halt den Verkehr umlegen – man müsste eine neue
478 Lösung für den hiesigen Verkehrsfluss finden, der hier stattfindet. Aber das ist irgendwie so
479 eine Geschichte, die man mehr zwischen Niederösterreich und Wien lösen muss, zum einen.
480 Und zum zweiten sollte man überlegen, ob man auch noch außerhalb [der Stadtgrenze,
481 Anm. d. Verf.] die Autos abstellen kann und dann irgendwie mit einer guten Verbindung in
482 die Stadt hinein zu kommt – und die Leute auf andere Wege, in kompakteren
483 Fortbewegungsmitteln, zu transportieren. Also dann würde sich hier vielleicht noch mehr
484 Raum ergeben, um noch andere Dinge zu überlegen. Also ich denke mal, wenn das Ziel
485 gesetzt wird, dass man den öffentlichen Raum besser nutzen können sollte, dann kann man
486 natürlich – wenn das der Fall ist – nochmal überlegen, wie man die Liesing ein bisschen
487 sichtbarer macht oder die Verbindung vom äußeren Liesinger Teil zu dem, der dann hinter

488 dem Platz beginnt. Das ist aber ein langwieriges Thema, dass immer wieder besprochen wird
489 und dann in dem Zusammenhang auch: Wie kommt man unter dem Bahnhof durch? Da
490 gibt's dann immer die Diskussion, ob die RadfahrerInnen unten durch fahren dürfen oder
491 absteigen müssen. Also das sind so Aspekte, die allerdings schwierig zu lösen sind und die
492 schon lange diskutiert werden.

493 DC: Also der Verkehr scheint auf jeden Fall nach wie vor verbesserungswürdig zu sein?

494 GR: Ja Verkehr ist – also das ist hier das zentrale Nadelöhr.

495 DC: Und bei den Angeboten für Jugendliche gibt es auch noch Verbesserungsbedarf?

496 GR: Ja, ich wüsste jetzt nicht, dass es hier in der Gegend irgendwo ein Jugendzentrum gibt.

497 Also es gibt hier in Liesing zwar das Jugendparlament, wo dann immer mal wieder diskutiert

498 wird – verschiedene Schulen sind da beteiligt und die können sich dann ein Projekt

499 auswählen, was dann von dem Geld finanziert wird. Das sind meistens Verbesserungen von

500 irgendwelchen Parkanlagen, aber dass es dann mal irgendwo hier in der Gegend eine

501 Einrichtung für Jugendliche gibt, weiß ich nicht. Damals haben die eben irgendeinen Raum

502 gesucht, aber das ist lange her. Jetzt sind sie sicher frustriert abgezogen. Also ein

503 Jugendzentrum gibt es meines Wissens sogar nur in Alterlaa. Also das finde ich für so einen

504 großen Bezirk, mit über 100.000 Einwohnern – und in den nächsten Jahren eben noch viel

505 mehr – viel zu wenig. Also ich finde da gibt's Luft nach oben.

506 DC: (Bedankung und Verabschiedung)

Transkription: Experteninterview ehem. Bezirksvorsteherung des 23. Wiener Gemeindebezirks

Angaben zum Interview:

Datum: 17.07.2019

Uhrzeit: 10:30 bis ca. 11:20

Dauer der Audioaufnahme: 39:37 min.

Ort: Café-Konditorei Hirsch, Breitenfurter Straße 360, 1230 Wien

Interviewpartner:

Manfred Wurm, ehem. Bezirksvorsteher des 23. Wiener Gemeindebezirks (1995-2012)

(im Folgenden Abgekürzt mit: „MW“)

Interviewer:

Dominic Campbell

(im Folgenden Abgekürzt mit: „DC“)

Transkription:

Vor dem Beginn des Interviews wurden dem Interviewpartner die Rahmenbedingungen des Interviews erklärt und eine kurze Einführung zum Forschungsgegenstand sowie zum Thema der Masterarbeit gegeben. Es wurde zudem um Erlaubnis für die Aufnahme des Interviews gefragt.

- 1 DC: Meine erste Frage bezieht sich gleich auf das Untersuchungsgebiet. Bei meinem
- 2 Interview vor zwei Wochen wurde von meiner Interviewpartnerin von der Lokalen Agenda
- 3 21 angezweifelt, dass es sich hier bei dem Zentrum, um ein Bezirkszentrum handelt. Wie
- 4 stehen Sie dazu? Inwiefern handelt es sich Ihrer Meinung nach um ein Bezirkszentrum?
- 5 MW: Also die Konfiguration des 23. Bezirkes ist derart, dass es ein richtiges Bezirkszentrum
- 6 an sich nicht geben kann, weil von der Historie her gesehen, der 23. Bezirk aus acht
- 7 ehemaligen Dörfern besteht, die jeweils für sich ein Zentrum darstellen. Dieses Konglomerat
- 8 hat dann zwei – bezirksinterne Zentren, würde ich jetzt mal sagen. Das ist hier der Bereich
- 9 Liesinger Platz und der Bereich Wohnpark Alterlaa, an der U6-Station. Also diese zwei

10 Gebiete haben sich als übergeordnete Zentren herausgestellt, für den Bezirk, aber ein
11 direktes Bezirkszentrum – im geographischen und wirtschaftlichen Sinne – gibt es eigentlich
12 nicht. Sehr wohl ist es hier das Verwaltungszentrum, also das ist es schon. Mit Polizei, mit
13 Bezirksgericht, mit Bezirksamt, mit Bezirksvorsteherung. Also verwaltungsmäßig ist es das
14 Zentrum. Es hat aber darüberhinaus auch eine Funktion für das Umland, denn der Liesinger
15 Platz ist auch das Zentrum – oder hat auch eine zentrale Funktion für Gebiete rundherum:
16 Für Perchtoldsdorf, für Breitenfurt, für Laab im Walde – weil es hier das Einpendelzentrum
17 ist: Verkehrsmäßig gesehen durch die Schnellbahn und zum Teil auch von der Funktionalität
18 her. Nehmen wir als Beispiel das Röntgenzentrum Liesing, das hier gleich anschließend in der
19 Perchtoldsdorfer Straße ist, wo aus dem gesamten Nahbereich der Niederösterreichischen
20 Umlandgemeinden die Leute her fahren.

21 DC: Ok, das heißt also eine überörtliche Bedeutung hat das Zentrum hier auf jeden Fall, aber
22 ob es ein Bezirkszentrum ist – würde der Begriff Stadtteilzentrum eher passen?

23 MW: Also der Begriff Stadtteilzentrum würde besser sein und wenn man sich die Grenze zu
24 Niederösterreich wegdenkt, noch besser.

25 DC: Weil sie jetzt gerade schon die Grenzen angesprochen haben: Wo sind denn Ihrer
26 Meinung nach die Grenzen von dem vermeintlichen Stadtteilzentrum, hier am Liesinger
27 Platz?

28 MW: Also die reichen über die politischen Grenzen jedenfalls hinaus, wie ich vorhin schon
29 gesagt habe: Perchtoldsdorf, Breitenfurt, Laab im Walde. Das sind Einzugsbereiche, die
30 hierher entwässern, sozusagen – verkehrsmäßig, aber teilweise auch infrastrukturmäßig – da
31 hat natürlich auch das Riverside als Einkaufszentrum auch einen Teil dazu beigetragen.

32 DC: Meine nächste Frage bezieht sich jetzt vor allem auf die Zeit bevor dieser Platz hier (DC
33 zeigt auf den Liesinger Anger) oder auch das Brauereigelände umgestaltet wurde: Welche
34 Defizite oder Mängel gab es denn da in der Struktur?

35 MW: Naja, Stadtrandgebiete, aber das brauche Ihnen nicht zu erklären, leiden immer an
36 einem gewissen Infrastrukturmangel bezüglich Einkaufsmöglichkeiten, Versorgung – das
37 gab's vorher natürlich noch viel stärker. Das Riverside hat hier, vom Einkaufen her gesehen,
38 von der Versorgung her gesehen, positives bewirkt. Es hat auch nicht zu dem geführt, was ja
39 viele vorher prophezeit haben, dass alles rundherum stirbt. Im Gegenteil, die Leute
40 [EinzelhandelsunternehmerInnen, Anm. d. Verf.] hier sind an sich mit dem Riverside sehr
41 zufrieden, weil sie viel Laufkundschaft bekommen. Gerade der Chef dieses Kaffeehauses war

42 zum Beispiel der Sprecher dieser Einkaufseinrichtungen – dieser Geschäftsleute – und er war
43 beigezogen bei den Planungsarbeiten.

44 DC: Das heißt er war der Sprecher von der Geschäftszeile hier (DC zeigt auf die
45 Geschäftszeile der Breitenfurter Straße 360-368)?

46 MW: Ja, genau. Der war immer beigezogen bei den Beratungen zur Neugestaltung des
47 Platzes und auch bei der Umgestaltung des Brauereigeländes, so dass wir auch ständig
48 Kontakt hatten. Und wir haben natürlich versucht die Wünsche der Geschäftsleute
49 weitestgehend zu berücksichtigen. Das betrifft sowohl die Oberflächengestaltung, mit
50 Baumpflanzungen et cetera, als auch die verkehrsmäßige Aufteilung mit Kurzparkzonen, wie
51 man sie hier sieht (MW zeigt auf die Parkplätze vor der Breitenfurter Straße 360-368) oder
52 mit der Ladezone – da direkt vor dem Haus – das war der Wunsch vom Besitzer hier
53 gewesen. Und diesen Wünschen sind wir entgegen gekommen, weil wir ja wollen – oder
54 wollten, dass das nicht stirbt hier. Und es ist auch nicht gestorben, ganz im Gegenteil. Es ist
55 besser geworden für die Leute, weil das alte Zentrum – gerade was Einkaufsmöglichkeiten
56 anbelangt – sehr, sehr mangelhaft ausgestattet gewesen ist. Verkehrszentrum,
57 Verkehrsknotenpunkt war das [Zentrum am Liesinger Platz, Anm. d. Verf.] vorher auch
58 schon, aber fast ausschließlich Verkehrsknotenpunkt und das hat man auch optisch gesehen.
59 Also es war eine Wüste von parkenden Autos und das haben wir versucht in den Griff zu
60 bekommen, indem der Straßenraum reduziert wurde und indem drüben die Park&Ride-
61 Anlage errichtet wurde, die eben dafür vorgesehen ist Pendelverkehr aufzunehmen.

62 DC: Hat die Park&Ride-Anlage hinsichtlich der Parksituation Abhilfe geschaffen, ihrer
63 Meinung nach? Hat sie sich bewährt?

64 MW: Sie hat sich auf alle Fälle bewährt. Am Anfang hat's Anlaufschwierigkeiten gegeben,
65 aber jetzt ist sie ausgelastet. Und sie hat uns ermöglicht den Straßenraum umzugestalten
66 und Parkplätze aus dem öffentlichen Raum in das Haus zu verlagern.

67 DC: Weil davor waren – ich hatte mal ein Foto gesehen, ich glaub aus den 90er Jahren, das
68 hier am Liesinger Anger –

69 MW: Der gesamte Anger war ein Parkplatz, ja. Und der ist von den parkenden Autos befreit
70 worden sozusagen und rundherum sind zwar Parkplätze geblieben, aber das ist natürlich der
71 Wunsch der Geschäftsleute gewesen und notwendig für die Behördeneinrichtungen, weil
72 irgendwo – die Leute kommen zum Teil mit dem Auto – zum Großteil fährt man am
73 Stadtrand leider noch immer mit dem Auto und wir haben hier die Polizei, wir haben das

74 Bezirksgericht, wir haben das Pflegeheim – also alles Einrichtungen, die Verkehr generieren
75 und natürlich auch bedient werden müssen in diese Richtung.

76 DC: Ja, das ist klar.

77 MW: Wie gesagt, für die Pendler das Park&Ride-Haus drüben und ja, auch der
78 Autobusbahnhof ist vollkommen neu gestaltet worden. Der war vorher auch anders und ist
79 neu organisiert worden, um den öffentlichen Verkehr auch attraktiver zu machen. Wir haben
80 auch diese Brücke bauen lassen vom Bahnsteig direkt herüber. Das ganze war natürlich ein
81 sehr komplexes Unterfangen, weil hier viele beteiligt waren. Es war die
82 Bundesstraßenverwaltung dabei, es war das Land Wien dabei, die Stadt Wien dabei, es war
83 der Bezirk dabei, es war die ÖBB dabei, es waren die Wiener Linien, klarer Weise, dabei. Und
84 allein dieser Übergang, den ich gerade erwähnt habe, ist ein Beispiel dafür – da gibt's drei
85 Aufzüge: Der eine Aufzug gehört dem Bezirk, hier herüber, der mittlere Aufzug gehört zum
86 Par&Ride-Haus und der Aufzug auf dem Bahnsteig gehört der ÖBB. Also wenn da jemand
87 anruft und sagt: Der Aufzug ist kaputt, dann müssen wir uns fragen, welcher Aufzug, wer ist
88 dafür zuständig und das war natürlich auch in der Planung – eine Herausforderung.

89 DC: Weil Sie vorhin davon gesprochen haben, dass die Geschäftstreibenden in die Planungen
90 miteinbezogen wurden, würde mich interessieren: Wurde die Zivilbevölkerung, also die
91 ansässige Bevölkerung, auch miteinbezogen und welche Wünsche gab es da bezüglich der
92 Zentrenentwicklung?

93 MW: Naja, wir haben zum Beispiel den Mieterverteter dieser großen Wohnhausanlage
94 einbezogen (MW zeigt auf Wohnhaus in der Breitenfurter Straße 358). Da gab's natürlich
95 den Wunsch nach Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, was in dem Fall eher schwierig ist,
96 klarer Weise. Eine Verkehrsreduktion haben wir mit dem Ganzen natürlich nicht erreicht. Die
97 große Sorge gab's, dass das Riverside, das Einkaufszentrum, noch mehr Verkehr anzieht und
98 dadurch die Verkehrsbelastung noch stärker wird, was sich letztendlich nicht – glaub ich
99 nicht – ich kenne die neusten Verkehrszählungen nicht. Das Riverside zieht zwar natürlich
100 Verkehr an, aber das ist eher ein Verkehr, der hier [auf der Höhe der Breitenfurter Straße
101 358, Anm. d. Verf.] sowieso durchfährt und erst am Riverside stehen bleibt. Also, dass das
102 nicht ein großer Magnet ist, wodurch rundherum noch zusätzlich Verkehr entsteht.

103 DC: Also die Wünsche der AnwohnerInnen haben sich Großteils auf den Verkehr bezogen?

104 MW: Ja, auf Verkehr und Parkplätze.

105 DC: Ok.

106 MW: Natürlich haben die Anrainerinnen und Anrainer auch Angst gehabt, dass sie ihre
107 Parkplätze verlieren, weil Garagen gibt's hier ganz wenige und das war immer ein Abwägen –
108 Dauerparkplätze sind problematisch, weil sie sofort von den Pendlern besetzt werden.
109 Kurzparkplätze kommen der ansässigen Bevölkerung insofern entgegen, als dass sie am
110 Abend aufgelöst werden und ihnen dann zur Verfügung stehen. Deshalb haben wir das
111 [Kurzparken, Anm. d. Verfassers] auch bis 18 Uhr beschränkt, so dass der Austausch
112 möglichst gut funktioniert.

113 DC: Ok. Gab es bezüglich der Ausstattung, also abgesehen vom Verkehr, keine Wünsche?

114 MW: Oh ja. Es gab vorher eine große Beteiligungsmöglichkeit, zu der wir aufgerufen haben
115 Wünsche zu äußern. Zum Beispiel die Hundezone, die dort entstanden ist, war so ein
116 Bevölkerungswunsch, der aufgetaucht ist und den wir berücksichtigen konnten. Dann der
117 Spielplatz war auch dabei. Es ist ein bissl ein Problem, einen Spielplatz da mitten ins
118 Verkehrsgeschehen zu machen. Einige Einrichtungen für Kinder haben wir installiert. Also es
119 gab unterschiedlichste Wünsche, bis zur totalen Verkehrsberuhigung.

120 DC: Die dann auch unterschiedlich berücksichtigt wurden?

121 MW: Genau. Was auf jeden Fall gewünscht wurde war, dass der Markt weiter bleibt. Deshalb
122 haben wir auch diesen Multifunktionsraum geschaffen, der für Veranstaltungen zur
123 Verfügung steht und auch dem Marktgeschehen zur Verfügung steht – ich meine, weil der
124 Wochenmarkt sehr beliebt ist. Da ist ursprünglich auch eine großzügigere Lösung angedacht
125 gewesen, nämlich eine Vollüberdachung, was natürlich für den Markt ideal gewesen wäre.
126 Das ist aber an den Kosten gescheitert, weil darunter das Liesingbachgewölbe ist – das heißt,
127 da fließt der Liesingbach drunter – und die Platte, die über dem Liesingbach liegt, nicht stark
128 belastbar ist. Das heißt wir hätten da die Decke verdoppeln müssen oder auf der Seite die
129 Piloten schlagen müssen – neben dem Liesingbach – und das ist nicht finanzierbar gewesen.
130 Das hätten wir aus dem Bezirksbudget zahlen müssen. Da hätten wir das ganze
131 Bezirksbudget dort eingegraben und ich glaube das Verständnis dafür wäre nicht sehr groß
132 gewesen.

133 DC: Ich hatte ja gerade die Frage angeschnitten, ob es Wünsche der Bevölkerung zur
134 funktionalen Ausstattung gab. Jetzt würde mich noch interessieren: Hat sich Ihrer Meinung
135 nach die funktionale Ausstattung hier verändert und inwiefern? Also was gab es hier [am
136 Liesinger Platz, Anm. d. Verf.] davor für Einrichtungen?

137 MW: Also wie ich gesagt habe, die Behörden waren eigentlich immer da, da hat sich nichts
138 verändert. Das Pflegeheim ist neu gebaut und erweitert worden. Funktional hat sich
139 natürlich die Infrastruktur bezüglich Versorgung und Einkaufen verändert – Nahversorgung
140 und Einkaufen – vor allem durch das Riverside. Und Verkehrsknoten war es vorher auch
141 schon, aber dieser Verkehrsknoten ist etwas entwirrt worden, durch die Neugestaltung des
142 Busbahnhofes, der vorher eher willkürlich war und jetzt doch eine geordnete Zu- und
143 Abfahrt der Autobusse ermöglicht und so für den öffentlichen Verkehr etwas gebracht hat.
144 Auch die Modernisierung des Bahnhofes – des Schnellbahnhofes – hat natürlich positives
145 bewirkt. Aber von der Funktionalität insgesamt hat sich sonst nichts Wesentliches verändert.

146 DC: In meiner Analyse bin ich darauf gekommen, dass hier im Bereich vom Liesinger Platz
147 relativ viele Einrichtungen aus dem Gesundheitswesen vorzufinden sind. Spiegelt das Ihrer
148 Meinung nach die Nachfrage oder die Bedürfnisse der Bevölkerung hier wieder?

149 MW: Ja, schon. Das ist hier nämlich eine Mischung aus ansässiger Bevölkerung – also die
150 Wünsche der ansässigen Bevölkerung und der überregionalen Bevölkerung, weil es natürlich
151 durchaus sinnvoll ist auf dem Weg nach Hause oder auf dem Weg in die Arbeit bei einem
152 Arzt vorbei zu schauen. Oder wie gesagt, das Röntgen Liesing ist ein Beispiel dafür, dass sich
153 hier, nahe dem Zentrum, angesiedelt hat und das überregionale Funktionen erfüllt.

154 DC: Und bezüglich dem Einzelhandel, da gab es nur diese Geschäftszeile hier in der
155 Breitenfurter Straße?

156 MW: Ja, da gab es nur diese Geschäftszeile.

157 DC: Welchen Verbesserungsbedarf würde es hier derzeit Ihrer Meinung nach noch geben?
158 Also gerade was die Nutzungen und die funktionale Ausstattung angeht.

159 MW: Puh, gute Frage. Ich mein was nach wie vor ein Defizit ist – was wir nicht beseitigen
160 konnten – ist die durchgehende Radwegverbindung im Liesingbachtal. Das ist nach wie vor
161 nicht gut gelöst, wobei eine optimale Lösung nur unter großem, finanziellem Aufwand
162 möglich wäre. Es gibt nach wie vor Ideen da überhaupt eine Unterführung zu bauen, unter
163 der Südbahn durch, um den Verkehrsknoten einerseits zu entwirren, andererseits dieses
164 Radwegverbindung zu schaffen. Das ist auch kurzzeitig geprüft und überlegt worden, würde
165 aber Bedeuten, dass man den gesamten Liesingbach verlegen müsste und das ist ein
166 Unterfangen, das nicht finanzierbar ist. Ich sehe in absehbarer Zeit da keine Chance, das zu
167 realisieren. Technisch wäre es möglich, aber nur unter großem, finanziellem Aufwand. Das
168 ist sicherlich ein handicap, das wir hier noch haben. Ansonsten ist das ganze Gebiet

169 verkehrsmäßig natürlich am Limit, vor allem in der Früh und am Abend mit dem
170 Pendelverkehr. Für den Einpendelverkehr müsste es Lösungen geben, die aber nicht
171 ausschließlich im Wiener Bereich liegen – also Großteils im Niederösterreichischen Bereich
172 liegen, wo wir versucht haben auch durch das Umland-Management Möglichkeiten
173 auszuloten, was man tun kann. Einige Verbesserungen örtlicher Art sind auch gemacht
174 worden, aber überregional ist es noch zu keiner Veränderung gekommen. Die Bautätigkeit in
175 den Umland Gemeinden ist zwar reduziert worden, aber sie ist nach wie vor da. Das heißt
176 die Verkehrsverbindungen sind nach wie vor wenig attraktiv, wenn die [EinpendlerInnen,
177 Anm. d. Verf.] neben irgendwelchen Autobussen im Stau stehen und so lange es da keine
178 befriedigende Lösung gibt – länderübergreifend – wird das weiterhin auch ein Problem
179 dieses Gebietes bleiben.

180 DC: Abgesehen von der verkehrlichen Infrastrukturdefiziten habe ich mir aber auch die Frage
181 gestellt, welche Einrichtungen es hier beispielsweise für Jugendliche und Teenager in der
182 Umgebung gibt, weil ich auch in den Planungsdokumenten zur Umnutzung des
183 Brauereigeländes gelesen hatte, das da eigentlich auch ein Jugendzentrum hätte entstehen
184 sollen.

185 MW: War kurzfristig angedacht, ein Jugendzentrum. Als wir diese Wünsche erhoben haben –
186 auch bezüglich der Brauereinutzung, da kam natürlich sofort auch Kinozentrum und
187 Ähnliches mehr. Wenn sich ein privater Betreiber gefunden hätte, hätten wir [das
188 umgesetzt, Anm. d. Verf.]. Aber es fand sich keiner, was ja, aufgrund des Sterbens von
189 Kineoeinrichtungen irgendwo verständlich ist. Auch der Wunsch nach einer Diskothek ist
190 gekommen und auch – das war der große Vorschlag für die Nachnutzung der Brauereikeller,
191 die es ja hier gegeben hat. Das waren ja große Kellergewölbe, die es heute noch gibt, die
192 aber alle abgesperrt sind. Da eine Disko einzubauen wäre technisch machbar – wäre auch
193 möglich, wäre auch gar nicht so schlecht, weil die schalltechnisch in Ordnung sind, mitten im
194 Berg drinnen – aber natürlich nicht öffentlich finanzierbar. Wenn sich ein privater Betreiber
195 gefunden hätte, dann wären solche Lösungen möglich gewesen, aber – das kann von der
196 öffentlichen Hand nicht betrieben werden. Ausgenommen wäre ein Jugendzentrum
197 gewesen, das eigentlich Wunsch des Bezirkes war, das aber dann auch aus Kostengründen
198 gestorben ist. Ansonsten – für Kinder selbst gibt es schon Spielplätze in der näheren
199 Umgebung. Da ist auch oben ein großer Spielplatz neu geschaffen worden, auf der Höhe der
200 Brauerei. Ein Kindergarten ist geschaffen worden. Also diese Einrichtungen sind da. Aber für

201 Jugendliche selbst ist wenig da, das ist richtig. Da ist natürlich auch die Konkurrenz der
202 Shopping City relativ groß, weil dort das Kinozentrum ist und auch andere Einrichtungen sind
203 und ein privater Bertreiber hat sich da keiner gefunden, der da [auf dem Brauereigelände in
204 eine entsprechende Einrichtung, Anm. d. Verf.] investieren würde.

205 DC: Jetzt würde ich gerne noch – obwohl – der Punkt Gastronomie würde mich noch
206 interessieren, weil es davon ja auch nicht allzu viel gibt.

207 MW: Ja, da wäre noch Luft nach oben, auf alle Fälle. Wäre natürlich schön. Wäre auch mein
208 großer Wunsch gewesen. Meine Idee wäre es gewesen, das alte Brauereigebäude, das
209 dahinten noch steht – wo die Firma Tree beheimatet ist, wo es Jugendstileinrichtungen gibt
210 und einen großen Tanzsaal, der als Tanzsaal benutzt wurde, jugendstilmäßig ausgestattet,
211 ein wunderschöner Raum – das als eine Brauereigastonomie auszugestalten, um auch die
212 Tradition der Brauerei weiterzuführen. Also das wäre ideal gewesen und wäre eine
213 wunderbare Location geworden, aber das gehört natürlich einem Privaten – eben der Firma
214 Tree und die haben einen Untermieter, diesen Reifenprofi und sie haben die Idee zwar nett
215 gefunden, aber sind dem nicht näher getreten.

216 DC: Wurden die aktiv miteinbezogen in das Gutachterverfahren?

217 MW: Ja freilich. Sie wurden aktiv miteinbezogen, weil wir auch ihre Zustimmung zum Teil
218 gebraucht haben. Das wäre wirklich optimal gewesen.

219 DC: Jetzt würde ich gerne nochmal ein bisschen genauer auf die Projekte Brauereigelände
220 und Liesinger Anger eingehen und zwar vielleicht nochmal zu den Planungsansprüchen bei
221 der Umnutzung des Brauereigeländes: Also war da quasi nur der Planungsanspruch die
222 Nahversorgungbedarf abzudecken? Oder was waren da die zentralen Beweggründe?

223 MW: Also da sind die Planungsansprüche etwas auseinander gegangen, was der Bezirk
224 wollte, was die Stadt Wien wollte und was der Privateigentümer wollte, weil es geht ja da
225 um das Gelände der Firma Heineken, die natürlich möglichst viel Gewinn aus dem Gelände
226 schlagen wollten. Die Stadt Wien wollte möglichst viel Wohnung dort bauen und der Bezirk
227 wollte möglichst viele Infrastruktureinrichtungen für das Bezirkszentrum haben plus
228 möglichst wenig Belastung. Also das heißt eine Reduktion der Wohnnutzung, um einfach
229 weniger Verkehr zu generieren. Also diese Wünsche mussten unter einen Hut gebracht
230 werden. Der Bezirk hatte da nicht die stärkste Position, das ist auch ganz klar, denn da gab's
231 natürlich ein gewisses Diktat der Finanzen und der Wirtschaftlichkeit. Das Einkaufszentrum
232 war eine Möglichkeit, dieser Wirtschaftlichkeit Rechnung zu tragen. Sprich, weil

233 Einkaufszentren andere Bodenpreise vertragen als Wohnbauten. Das heißt es ist eine
234 gewisse Querfinanzierung durch das Einkaufszentrum war – grundsätzlich waren wir vom
235 Bezirk aus dem Einkaufszentrum positiv gegenüber gestanden, weil es eben eine
236 Verbesserung der Infrastruktur bringt oder gebracht hat. Es gab große Widerstände
237 dagegen, politischer Art und auch von den Anrainern. Es ist letztendlich aufgrund der
238 Finanzen und der Wirtschaft entstanden, das muss man dazu sagen. Wir wollten das
239 Einkaufszentrum als Bezirk in einer verträglichen Dimension. Das ist auch gelungen. Das ist
240 es auch geworden. Und – ja, das waren die Prämissen für das Brauereigelände – dann sollte
241 das ganze natürlich eine entsprechende Architektur haben und die nötigen
242 Infrastruktureinrichtungen mitliefern, wie den Kindergarten und Ähnliches. Aber
243 grundsätzlich wäre uns eine reduzierte Bebauung lieber gewesen, aus Bezirkssicht gesehen.
244 DC: Also reduzierte Bebauung heißt dann weniger Wohnbau oder das Projekt
245 architektonisch weniger voluminös und eindrucksvoll oder –
246 MW: Nein, nein. Architektonisch eindrucksvoll sollte es schon sein, das war uns klar und das
247 wollten wir auch, aber von der Wohnungsanzahl weniger.
248 DC: Ok.
249 MW: Vor allem im vorderen Bereich nicht so sehr, sondern auf der Höhe, da ist es zum Teil
250 relativ üppig ausgefallen, obwohl die Wünsche der Wohnbauträger noch üppiger waren.
251 DC: Ok. Wie bewerten Sie denn aus heutiger Sicht die Umnutzung des Brauereigeländes,
252 knapp zehn Jahre danach. Würden Sie sagen, dass es ein gelungenes Projekt war oder
253 wurden einige Ansprüche und Erwartungen, die man damit erfüllen wollte, verfehlt?
254 MW: Naja grundsätzlich ist es ein gelungenes Projekt. Es ist architektonisch gelungen vor
255 allem. Es ist danach eigentlich noch nachverdichtet worden, was ich schade finde, weil es
256 jetzt gewisse Blickachsen nicht mehr gibt, die spannend und interessant waren.
257 DC: Welche Blickachsen gab es da bzw. wo wurde nachverdichtet?
258 MW: An der Breitenfurter Straße, die Wohnhäuser, die da drinnen stehen und sich auch
259 architektonisch ein bisschen abheben. Das eine Haus, das etwas in die Breitenfurter Straße
260 hinein ragt und das gleich daneben.
261 DC: Das heißt die beiden kurz vor dem Aquädukt.
262 MW: Genau. Die waren ursprünglich nicht vorgesehen. Ich meine sie waren optional
263 vorgesehen. Mir wäre es lieber gewesen sie wären nicht gekommen, aber sie sind

264 gekommen und das war das, was ich vorhin gesagt habe: Die wirtschaftliche und finanzielle
265 Abriegelung.

266 DC: Ja.

267 MW: Das war auch eine ziemlich heftige Auseinandersetzung mit der Stadt und mit dem
268 Wohnfonds, aber ja.

269 DC: Gut, jetzt haben Sie im Endeffekt auch schon meine nächste Frage beantwortet. Da wäre
270 es jetzt darum gegangen, das ich von manchen InterviewpartnerInnen eine leichte Kritik an
271 dem Projekt gehört hatte, aufgrund dessen, dass es aus städtebaulicher Sicht nicht so
272 identitätsstiftend ist und man sich mit dem Brauereigelände bzw. mit dem Silo zumindest
273 identifizieren konnte und es einen Orientierungspunkt dargestellt hat, so wie ich das
274 rausgehört hab.

275 MW: Gut das Silo, da ist so ein gewisser Mythos, der daraus entstanden ist. Schön war der
276 nie und er war von Anfang an potthässlich. Er ist dann ein gewisses Wahrzeichen geworden,
277 weil er dort gestanden ist und sich die Leute daran gewöhnt haben. Man hat von oben einen
278 herrlichen Ausblick gehabt, das ist alles unbenommen. Er war aber für die Öffentlichkeit
279 kaum zugänglich. Also ich weine dem Silo sicher nicht nach. Es gab natürlich versuche oder
280 Planungen, bestehende alte Gebäude in das Projekt miteinzubeziehen – so eine Art
281 dörflichen Anger dort zu schaffen, mit rundherum diesen alten Gebäuden, aber
282 wirtschaftlich nicht machbar. Und da war es gescheiter – meiner Meinung nach gescheiter –
283 einen ganzen Kontrapunkt zu setzten, einen modernen, als hier zu versuchen ein bissl
284 historisierend das eine oder andere [Bestandsgebäude, Anm. d. Verf.] miteinzubeziehen. Das
285 hätte nichts gebracht. Wenn dann hätte man grundsätzlich diese Struktur dort beibehalten
286 müssen und einen Teil verwerten müssen und dann hätte man aber die
287 Umgebungsbebauung anpassen müssen und das wäre wirtschaftlich nicht vertretbar
288 gewesen. Da war mir von vornherein klar: Das ist nicht machbar. Und daher war es gescheit,
289 meiner Meinung nach, einen modernen Kontrapunkt zu setzten und nicht zu versuchen
290 irgendwas historisierend miteinzubauen.

291 DC: Spannend jetzt auch die Gegenseite zu hören.

292 MW: Also mein Wunsch wäre eben gewesen, aus Reminiszenz an die alten Zeiten, an die
293 Brauerei, hier dieses Brauereigasthaus zu verwenden. Das wäre viel schöner gewesen, als
294 dort irgendwas einzupflanzen – außer einer Gedenktafel, die eh dort ist – was dann

295 letztendlich nicht ins Ensemble gepasst hätte. So ist es jetzt ein moderner Hingucker
296 geworden und das ist meiner Meinung nach sinnvoll.

297 DC: Ich hatte auch ein Gespräch mit dem Dezernatsleiter von der MA 21, der hatte mir
298 nämlich einige Planungsdokumente zur Verfügung gestellt und da bin ich über eine
299 Diplomarbeit gestolpert, von zwei Studentinnen aus Deutschland, die einen
300 Alternativentwurf gemacht haben.

301 MW: Zur Planung?

302 DC: Zur Brauerei, genau. Ich glaub die Studentinnen hatten angedacht das Silo als
303 Kletterwand zu nutzen.

304 MW: Ja – Nein, nein. Es hat ja natürlich Konzepte gegeben, für die Nachnutzung des Silos. Es
305 hat gereicht von einem Tauchbecken – was auch immer – eine Disko einzubauen,
306 Wohnungen einzubauen, was aber technisch nicht machbar war, weil man all diese
307 Notwendigkeiten, von der Statik und von der Schalldämmung und so weiter, nie zusammen
308 gebracht hätte. Also das wäre alles nicht machbar gewesen. Das heißt es wäre billiger
309 gewesen, das Silo wegzureißen und dort einen Turm zu errichten. Das wollten wir [von der
310 Bezirksvertretung, Anm. d. Verf.] aber dann wieder nicht. Weil wenn Turm, dann alter Turm,
311 aber kein neuer Turm. Die Wohnbauträger und auch die (?) wären durchaus einverstanden
312 gewesen mit einem neuen Turm, das wollten aber wir nicht.

313 DC: Eine letzte Frage vielleicht noch zum Brauereigelände. Abgesehen davon, dass die
314 wirtschaftlichen Gründe alle dagegen gesprochen haben das Gelände mit alternativen
315 Konzepten zu bespielen, habe ich mir die Frage gestellt: Spiegelt das Ergebnis auch die
316 Nachfrage und die Bedürfnisse der Bevölkerung hier wieder? Und angesichts der
317 alternativen Konzepte, hätte es da überhaupt die Personen gegeben, die das auch genutzt
318 hätten? Also zum Beispiel die Kletterwand, das Kino oder die sozialen Einrichtungen.

319 MW: Also man – ein großer Wunsch der ansässigen Bevölkerung war zum Beispiel auch das
320 [Brauereigelände, Anm. d. Verf.] als Grünland zu gestalten. Das würde durchaus genutzt
321 werden und das wäre durchaus spannend und interessant und auch die anderen
322 Freizeiteinrichtungen, die man dort angedacht hat, würden sicherlich auch genutzt werden,
323 da habe ich keine Zweifel. In dem Umfang, dass es privatwirtschaftlich zu betreiben ist,
324 sicher nicht, weil sonst hätte sich jemand gefunden, der gesagt hätte, dass er das gerne
325 machen würde er, aber da hat sich ja niemand gefunden. Und letztendlich war es das Diktat
326 der Wirtschaftlichkeit und der Finanzen, die solche Alternativen – auch der Bezirk hat gesagt,

327 wir wollen dort größere Grünflächen haben. Wir [von der Bezirksvorstehung, Anm. d. Verf.]
328 wollten zum Beispiel auch oben auf der Hochfläche einen größeren Park installieren, das ist
329 auch nicht gegangen. Also alternative Ideen hat's gegeben. Die Finanzierung war allerdings
330 bei all diesen Ideen offen und die Privaten sind nicht vor der Tür gestanden und haben
331 gesagt das wollen wir, sondern es war einfach nicht machbar. Und der Preis den die Firma
332 Heineken für das Grundstück verlang hat war sehr hoch und deshalb war auch eine gewisse
333 Bebauungsdichte notwendig um den Preis umlegen zu können.

334 DC: Verstehe.

335 MW: Das es sinnvoll war dort Wohnungen zu bauen, war uns von vornherein klar, weil es
336 doch relativ nahe der Schnellbahn ist und es sinnvoll ist ein Zentrum zu verdichten, als noch
337 weitere draußen in der Peripherie die Wohnungen zu bauen. Das ist auf alle Fälle klar. Also
338 das wir eine gewisse Anzahl von Wohnungen dort unterbringen mussten war klar und auch
339 sinnvoll. Das es nicht so dicht hätte werden müssen – obwohl es eigentlich, wenn man rein
340 geht, gar nicht so dicht aussieht – muss man dazu sagen. Wäre unser Wunsch gewesen,
341 aber wäre nicht machbar.

342 DC: Ok. Die vorletzte Frage zum Liesinger Anger: Inwiefern hat dieser – obwohl, die Frage
343 haben Sie eigentlich auch schon beantwortet. Die Frage wäre gewesen: Inwiefern hat dieser
344 das Zentrum aufgewertet? Aber die haben Sie ja schon beantwortet, mit der Verlagerung
345 der Parkplätze und dem Ausbau von der Fläche für den Markt und der Hundezone und –

346 MW: Ja. Also die Überdrüber-Lösung ist es nicht. War aber auch nicht möglich, aufgrund der
347 Voraussetzungen des Verkehrsgeschehens, aufgrund des Liesingbaches, der dort eingewölbt
348 durchfließt und nicht einmal Baumbepflanzungen möglich waren, und natürlich auch
349 aufgrund finanzieller Begebenheiten, wie ich vorhin schon gesagt habe. Die Überdachung
350 des gesamten Marktplatzes wäre schön gewesen, war aber nicht finanzierbar.

351 DC: Und meine abschließende Frage: Inwiefern funktioniert das Zentrum Ihrer Meinung nach
352 und sind Sie zufrieden mit den zahlreichen Umgestaltungen, die hier stattgefunden haben?

353 MW: Also ich bin jetzt als Bürger gefragt, nehme ich an. Also grundsätzlich bin ich mit dem
354 Ergebnis – zufrieden. Es hat Verbesserungen gebracht. Es hat das Zentrum aufgewertet –
355 optisch aufgewertet, weil vorher hat's nicht gut ausgesehen. Jetzt schaut es zumindest nach
356 bissl was aus. Sinnvoll wäre es das Haus der Begegnung abzureißen und in anderer Form neu
357 zu bauen. Das ist leider potthässlich und stört auch das gesamte Ambiente, weil dann würde
358 man das Amtshaus, das ja doch von namenhaften Architekten – Helmer und Fellner – gebaut

359 wurde, besser sehen. Also das gehört irgendwann mal weg und neu konzipiert. Nicht
360 realisiert wurde das alte Brauereigebäude, das man umfunktionieren könnte und auch
361 öffentlich zugänglich machen könnte und ein wunderschöner Kontrast zu Coop
362 Himmelb(l)au wäre. Das ist auch noch nicht geglückt. Und geglückt ist auch noch nicht die
363 Unterführung des Radweges. Ob das jemals kommt, weiß ich nicht. Das Pflegeheim ist
364 halbwegs gut gelungen, weil wir dort einen recht gescheiten, guten Architekten gehabt
365 haben. Das hat sicherlich auch das Zentrum aufgewertet, dass das neu gestaltet wurde und
366 modernisiert wurde. Und dass wir dort auch ein Tageszentrum haben, für Pflegebedürftige
367 und – ja. Ansonsten – viel kann man wie gesagt nicht verändern oder grundsätzlich kann
368 man nix verändern, außer es verändert sich irgendwann mal das gesamte Verkehrsverhalten.
369 DC: (Bedankung und Verabschiedung)

Transkription: Experteninterview Bezirksvorstehung des 23. Wiener Gemeindebezirks

Angaben zum Interview:

Datum: 23.07.2019

Uhrzeit: 11:30 bis ca. 12:20

Dauer der Audioaufnahme: 39:44 min.

Ort: Büro der Bezirksvorstehung, Magistratisches Bezirksamt des 23. Wiener Gemeindebezirks, Perchtoldsdorfer Straße 2, 1230 Wien

Interviewpartner:

Gerald Bischof, Bezirksvorsteher des 23. Wiener Gemeindebezirks

(im Folgenden Abgekürzt mit: „GB“)

Interviewer:

Dominic Campbell

(im Folgenden Abgekürzt mit: „DC“)

Transkription:

Vor dem Beginn des Interviews wurden dem Interviewpartner die Rahmenbedingungen des Interviews erklärt und eine kurze Einführung zum Thema der Masterarbeit sowie zum Forschungsgegenstand gegeben. Es wurde zudem um Erlaubnis für die Audioaufnahme des Interviews gefragt.

- 1 DC: Inwiefern handelt es sich bei dem Untersuchungsgebiet am Liesinger Platz um ein
- 2 Stadtteilzentrum?
- 3 GB: Also wenn man das sagen kann handelt es sich verwaltungstechnisch um ein
- 4 Bezirkszentrum. Wahrscheinlich aber von der regionalen Funktion dann eher um ein
- 5 Bezirksteilzentrum, weil wenn man sich den 23. [Wiener Gemeindebezirk, Anm. d. Verf.]
- 6 anschaut, mit dieser historisch gewachsenen Struktur – acht ehemalige
- 7 Niederösterreichische Dörfer wurden zu einem Bezirk – ist auch aufgrund der
- 8 Flächenausdehnung eigentlich der Liesinger Platz auch nicht das geographische Zentrum des
- 9 Bezirks. Und drum auch von einigen anderen Bezirksteilen öffentlich auch gar nicht so leicht

10 erreichbar. Darum, wie gesagt, Verwaltungszentrum, ja. Was aber so die Funktion als Ortes
11 der Begegnung betrifft, was die Nutzung der öffentlichen Räume betrifft – primär würde ich
12 sagen ein regionales Zentrum. Seitdem es das Einkaufszentrum, das Riverside gibt, gibt's
13 doch deutlich mehr Frequenz. Eigentlich generiert durch das Einkaufszentrum, was es seit
14 ungefähr zehn Jahren, seit dem es da unten den Markt [Bauernmarkt am Liesinger Anger,
15 Anm. d. Verf.] wieder gibt, den wir initiiert haben. Und am Markttag, am Freitag, wird's dann
16 ein bissl überregionaler, würde ich sagen.

17 DC: Und den Markt gab es nicht schon immer? Also der wurde von Ihnen wieder ins Leben
18 gerufen?

19 GB: Ja, also es gab vor vielen, vielen Jahren einmal zwei Tage in der Woche so eine Art - also
20 den klassischen Markt, da kam dann wer wollte, also von den Marktstandln jetzt. Das hat am
21 Ende dann nicht mehr funktioniert. Dann war viele Jahre nix und wir haben dann vor
22 mittlerweile gut zehn Jahren die Gründung des Markts da unten initiiert. Der, im Gegensatz
23 zu anderen Märkten, als Verein organisiert ist. Wo die dann gemeinsam schauen, dass
24 regelmäßig auch die Marktstandler da sind und nicht kommen und gehen wann sie möchten,
25 und dass auch der Produktmix bei der überschaubaren Fläche des Markts so attraktiv ist,
26 dass der wirklich sehr gut frequentiert wird.

27 DC: Was war da die Hauptintention bei der Wiedereinführung des Marktes?

28 GB: Eine Hauptintention war auch dem öffentlichen Raum zusätzlich eine Funktion zu geben
29 und eben genau diese soziale Funktion, also nicht nur des Einkaufen, sondern auch das
30 Miteinander zu beleben und zu stärken. Und wie gesagt des funktioniert doch ganz gut.

31 DC: Das heißt, als der Liesinger Anger hier vorne umgestaltet wurde, da war der Markt noch
32 gar nicht involviert in die Überlegungen?

33 GB: Nein. Also wir haben dann schon – des war ja bis zu dem Zeitpunkt wie umgebaut wurde
34 – des ist mittlerweile – Sie werden's wahrscheinlich besser wissen wie ich – gute zehn, zwölf
35 Jahre her – ein riesengroßer Parkplatz. Zu dieser Zeit war dann an zwei Tagen in der Woche,
36 der erste kleine Teil für parkende Autos gesperrt und da konnten dann Marktstandler
37 kommen, wenn sie kommen wollte. Und wir haben uns dann damals entschlossen, das [den
38 Liesinger Anger, Anm. d. Verf.] umzugestalten, weil wir gesagt haben, das ist einfach von der
39 Funktion her nur Blechwüste, das hat überhaupt keinen einladenden Charakter. Und haben
40 aber dann parallel mit der Umgestaltung begonnen zu Überlegen, wie kann man da neue
41 Funktionen implementieren. Da kam dann die Marktidee.

42 DC: Und das Angebot wird heute auch von der ansässigen Bevölkerung wahrgenommen?

43 GB Ja, absolut.

44 DC: Zu meiner nächsten Frage. Die bezieht sich jetzt eigentlich auch noch auf das
45 Untersuchungsgebiet. Und zwar habe ich mich mit der Abgrenzung des Bezirkszentrums
46 bzw. Stadtteilzentrums auseinandergesetzt und meine derzeitige Vorstellung davon schließt
47 den Liesinger Platz mit ein, den Liesinger Anger und das ehemalige Brauereigelände. Zieht
48 sich also quasi von Ost nach West entlang der Breitenfurter Straße. Und jetzt wollte ich sie
49 Fragen, wo sehen Sie die Grenzen des Stadtteilzentrums?

50 GB: Ja, das ist jetzt schwierig, wie man die Frage der Grenzen definiert. Also für die, die das
51 Angebot, das es dort gibt, fußläufig erreichen wollen, sind die Grenzen richtig beschrieben.
52 Die Erweitern sich jetzt ein wenig, weil dahinten entsteht gerade eine neue
53 Wohnhausanlage, auf der anderen Seite der Schnellbahnstation mit rund 320
54 Wohneinheiten. Das wird dann sozusagen auch die Grenze auf die andere Seite der Südbahn
55 zusätzlich verschieben, weil dort dann natürlich zusätzlich Menschen und zusätzliche
56 Funktionen kommen. Aber ansonsten ist das schon auch für viele Leute aus dem
57 benachbarten Gemeinden – Perchtoldsdorf zum Beispiel – auch Anknüpfungspunkt, weil die
58 da herkommen, in die Schnellbahn umsteigen und dann auch Funktionen da nutzen.

59 DC: Das heißt der Einzugsbereich von dem Zentrum geht auch über Bezirksgrenzen hinaus?

60 GB: Mit Sicherheit. Also der geht sicher auch in die Niederösterreichischen
61 Nachbargemeinden hinein, die zum Teil auch das magistratische Bezirksamt, also die
62 Servicestelle im Erdgeschoss nutzen um zum Beispiel Reisepässe zu bestellen und abholen.
63 Das kann man ja überall in ganz Österreich machen, also die fahren nicht extra von
64 Perchtoldsdorf nach Mödling und besorgen sich den Reisepass, sondern die machen das bei
65 uns. Und die nutzen mit Sicherheit auch das Riverside zum einkaufen und auch den Markt.

66 DC: Die nächste Frage bezieht sich auf die Herausforderungen, also gerade im Bezug auf Ihre
67 Anfangszeit als Bezirksvorsteher. Also, was waren die größten Herausforderungen oder auch
68 Mängel hier im Zentrum als Sie die Bezirksvorsteherung übernommen haben.

69 GB: Also die waren damals und heute ähnlich und vergleichbar. Die große Herausforderung
70 ist, dass wir der erste in Wien befindliche Umsteigeknoten zum öffentlichen Verkehr zur
71 niederösterreichischen Landesgrenze sind und wenn man sich in der Gegend hier umschaute,
72 findet man mindestens 50 Prozent oder mehr pendlerparkende Autos, die hier in die
73 Schnellbahn umsteigen. Das macht natürlich die Herausforderung groß. Die

74 [AnwohnerInnen, Anm. d. Verf.], die hier wohnen sind nicht wirklich so begeistert darüber,
75 dass sie sozusagen als Parkplatz der Niederösterreicher genutzt werden. Ja und dieser
76 Herausforderung werden wir uns in der Zukunft auch noch stellen müssen. Es wird an einer
77 Parkraumlenkung – also Parkpickerl – auch in Liesing kein Weg dran vorbei führen. Das
78 werden wir brauchen in absehbarer Zeit. Und das macht für den Bereich die Problemstellung
79 auch nachvollziehbar. Es mangelt nach wie vor an wirklich höherwertigen öffentlichen
80 Anbindungen ins Niederösterreichische Umland. Also da wird auch Niederösterreich
81 nachrüsten müssen. Das ist halt dann immer die Herausforderung, wer zahlt dann die
82 zusätzlichen Buslinien, wer zahlt die Taktverdichtung. Aber ich verstehe durchaus, wenn man
83 in der Nachbargemeinde Breitenfurt wohnt und mit dem Auto in 15 Minuten hier ist, aber
84 nur alle vierzig Minuten einen Bus hat, dann ist die Entscheidung relativ naheliegend. Also
85 das macht es für dieses Grätzl, da im Zentrum des Liesinger Platzes, doch recht schwierig.
86 DC: Gibt es denn Kooperationen mit Umlandgemeinde?

87 GB: Jaja, das nennt sich Stadt-Umland-Management, das gibt's für den Süden Wiens und
88 auch für den Norden. Und wir treffen uns quartalsweise und schauen das wir bestimmte
89 Projekte koordinieren. Die große Herausforderung ist immer dann wenn es eben um die
90 Finanzierung teurer Projekte geht.

91 DC: Also wer dann die Kosten übernimmt?

92 GB: Wer die kosten übernimmt und – also des ist jetzt keine Schuldzuweisung, aber ich
93 vermisse halt schon seit vielen vielen Jahren die nötige Ernsthaftigkeit – was die
94 Finanzierung betrifft – der Niederösterreichischen Landesregierung, was den öffentlichen
95 Verkehr betrifft. Also man kann ja in diesem Verbund – Verkehrsverbund Ostregion – sehr
96 viel bewirken, aber man muss Kostenträger finden. Und da ist das Land Niederösterreich
97 speziell mit den ÖV-Anbindungen ins Umland nach wie vor kein Paradebeispiel.

98 DC: Bezüglich dem Verkehr würde mich jetzt noch interessieren, inwiefern haben die
99 Entwicklungsmaßnahmen hier, also die Errichtung der Park&Ride-Anlage oder auch die
100 Garage des Einkaufszentrum, Abhilfe geschaffen für die Parkraumbewirtschaftung?

101 GB: Also die Riverside Garage ist ja primär nur für die, die dort Einkaufen. Das ist auch die
102 einzige Möglichkeit für die, die mit dem Auto kommen brauchbar zu parken. Also die
103 [Garage bzw. Parkhaus des Einkaufszentrums Riverside, Anm. d. Verf.] würde ich außen vor
104 lassen. Das Park&Ride-Haus hat eine Auslastung von rund 75 Prozent. Also es hätte noch ein
105 wenig Luft nach oben, aber wenn man die Quantitäten vergleicht – die Kapazität im

106 Park&Ride Haus sind rund 500 Stellplätze. Das ist ein Bruchteil von denen, die ansonsten auf
107 den Straßenparkplätzen stehen. Das hat die Situation ein wenig verbessert, aber unterm
108 Strich gesehen kann man die Mobilitätsthematik auch nicht mit relativ zentral in der Stadt
109 liegenden Park&Ride-Häusern lösen, sondern am Ende des Tages muss der Umstieg auf den
110 öffentlichen Verkehr schon deutlich weiter draußen [außerhalb Wiens, Anm. d. Verf.]
111 erfolgen und nicht erst im dicht besiedelten städtischen Gebiet.

112 DC: Und wie ist es mit der Verkehrsbelastung? Gerade die Breitenfurter Straße die eine
113 wichtige Einfallstraße für die Stadt ist und auch die Perchtoldsdorfer Straße, die glaub ich
114 auch recht hoch frequentiert ist – gibt es da Anregungen oder Stimmen aus der Gesellschaft,
115 die dazu aufrufen tätig zu werden?

116 GB: Gibt es schon. Jetzt nicht rund um den Liesinger Platz, sondern ein Stück weiter draußen.
117 In Kalksburg gibt's eine Bürgerinitiative und die beklagen sich natürlich schon massiv über
118 die hochfrequentierte Breitenfurter Straße, was aber nicht nur ein Stück weiter im Westen,
119 an der Landesgrenze zu Niederösterreich stattfindet, sondern auch in die Stadt immer
120 dichter wird. Aber es ist, was die Straßenmöglichkeiten betrifft recht alternativlos. Also es
121 sind gewachsene Strukturen, die Topographie ist so wie sie ist und Straßenverbreiterungen –
122 da braucht man gar nicht über den verkehrspolitischen Effekt und Sinn von
123 Straßenverbreiterungen reden – die sind einfach physisch nicht möglich. Also wird's auf
124 lange Sicht gesehen zu einer deutlichen Verbesserung des Modalsplits kommen müssen.
125 Und vor ungefähr sechs oder sieben Jahren gab es die Teilanalyse von der
126 Planungsgemeinschaft Ostregion, die die Korridore – bundesländerübergreifenden Korridore
127 – genau untersucht hat. Also mit welchen Verkehrsmittel welche Fahrten durchgeführt
128 werden. Und wir haben da im Westkorridor, Richtung Breitenfurt und Laab im Walde den
129 denkbar schlechtesten Modalsplit vor paar Jahren gehabt und ich nehme an, der wird sich
130 nicht viel verbessert haben. Dort lag der Anteil des Autoverkehrs 80 Prozent. Das
131 Beantwortet im wesentlichen auch mit Zahlen die Frage, die man spürt wenn man raus
132 schaut und ein bissl auf die Kennzeichen schaut. Das ist und bleibt die Herausforderung.
133 Und wie gesagt Lösungen sehe ich nicht in der Verbreiterung von Straßen, sondern im
134 deutlichen Ausbau des ÖV's.

135 DC: Und welchen Zusammenhang sehen Sie persönlich in der Verkehrsstruktur hier am
136 Liesinger Platz und der Nutzung der Freiräume hier, also des Liesinger Angers
137 beispielsweise?

138 GB: Naja, also der Liesinger Anger ist ja seit zehn, zwölf Jahren kein Parkplatz mehr, sondern
139 eine kleine Freifläche, aber natürlich eine Freifläche, die rechts und links von einer stark
140 befahrenen Straße umspielt wird. Also das ist jetzt keine so einladende Freifläche. Aber
141 insgesamt haben wir trotzdem auch im gesamten Bezirk den Vorteil, dass wir nicht wirklich
142 dicht strukturiert sind. Also wir haben gleich unmittelbar, vis-à-vis vom Riverside mit dem
143 Herbert-Mayr-Park, schon wirklich einen netten Park für Kinder, Jugendliche und Familien.
144 Wir haben auf der anderen Seite den Beginn, also eigentlich durch den Bezirk durchgehend
145 die Liesing als wirkliche Naherholungsfläche. Also entlang des Liesingbaches kann man ja
146 wirklich herrlich Radfahren und Spaziergehen und das zieht sich ja teilweise auch über den
147 Liesinger Platz. Also so gesehen ist der Anger so halt besser, wie als Parkplatz. Aber so eine
148 wirkliche öffentliche Aufenthaltsfunktion sehe ich da nicht.

149 DC: Um nochmal kurz auf die Verkehrsstruktur zu sprechen zu kommen: Gibt es angesichts
150 des Radverkehrs Verbesserungsbedarf hier im Zentrum?

151 GB: Naja, also wir bemühen uns überall dort, wo wir die Chance haben, Radwege zu bauen.
152 Haben aber natürlich – wie auch bei den Autos – das Problem, dass es zum Teil gar nicht
153 möglich ist, Radwege zu implementieren. Dort wo wir die Möglichkeit haben, wird's
154 gemacht. Über weite Strecken ist es natürlich möglich über die Liesingbach Begleitwege zu
155 fahren, die dann vielfach auch als klassische last mile zur Schnellbahn oder zur U-Bahn
156 genutzt werden. Aber das Radwegenetz hat strukturelle Schwächen im Bezirk, weil wir beim
157 besten Willen einfach aufgrund der Straßenbreiten gar nicht die Möglichkeit haben.

158 DC: Das heißt, dass die Priorität bzw. die Auslastung beim PKW-Verkehr so hoch ist, dass
159 man Radwege schlecht implementieren kann?

160 GB: Na, weniger weil es so viele Autos gibt, sondern weil einfach die Fahrbahnbreite fehlt,
161 um da zusätzlich einen Radweg zu bauen. Also wo es möglich ist haben wir Radfahren gegen
162 die Einbahnstraße offen, aber die Breitenfurter Straße beispielsweise gibt keinen baulich
163 getrennten Radweg her. Ja und wir haben auch da konkret das Problem, dass die Südbahn
164 sich quer durch den Bezirk als Barriere zieht und um vom Liesinger Platz aus mit dem Rad
165 von der Westseite zur Ostseite zu kommen oder vice versa ist es eigentlich nur möglich, das
166 Rad unterm Bahnhof durchzuschieben, weil das ist ein relativ schmaler Durchgang da unten,
167 so dass den Radfahrer, Fußgänger und Bahnfahrgäste gar nicht parallel nutzen können. Und
168 das ist auf lange Sicht zwar technisch lösbar – wird auch gelöst werden – aber
169 wahrscheinlich erst dann, wenn das dritte und vierte Gleis der Südbahn gebaut wird, und

170 dann wird auch der Bahnhof Liesing umgebaut. Da reden wir aber von einem
171 Realisierungszeitraum der frühestens in acht bis neun Jahren so weit sein wird.
172 DC: Das heißt dann, dass auch die Nutzung von dem Bahnhof steigen – also die
173 NutzerInnenfrequenz steigen wird oder?
174 GB: Ja, aber die wird deshalb steigen, weil wir das große Problem auch haben, dass die ÖBB
175 mit zusätzlichen Zügen gar nicht mehr fahren kann auf der Südbahn. Weil von Meidling nach
176 Wiener Neustadt nur zwei Gleise liegen und die schnellen und die langsamen Züge einander
177 nicht überholen können. Also brauchen wir zwei zusätzliche Gleise und um die zu bauen
178 bedarf es aber ein paar hundert Millionen Euro. Und da werden dann aber zusätzlich auch
179 die Bahnhöfe umgebaut und die Barrierefunktion der Südbahn dann auch aufgebrochen.
180 Aber wie gesagt, das ist ein extrem großes Infrastrukturprojekt.
181 DC: Ist das Projekt auch ein Resultat davon, dass so viele Entwicklungsschwerpunkte in
182 Liesing liegen?
183 GB: Auch, aber nicht nur. Also wir brauchen, und das ist auch in der Konzeptplanung mit
184 drinnen, eine zusätzlich Schnellbahnstation zwischen Atzgersdorf und Hetztendorf. Die wird
185 kommen. Das setzt aber auch voraus, dass wir die zwei zusätzlichen Gleise haben, weil sonst
186 das ganze Fahrbahngefüge kollabiert. Und das hat aber nicht nur mit der Liesinger
187 Entwicklung zu tun, sondern mit der des ganze Südraums – also die Bezirke Mödling und
188 Baden, das sind ja auch die dichtest bewohntesten und besiedelten in ganz Niederösterreich.
189 Und zumindest in der Frage sind sich die Bundesländer einig, dass man da im Südkorridor
190 dringend die Schnellbahn und Regionalzüge noch fitter machen muss, weil sonst geht das gar
191 nimmer mehr.
192 DC: Was mich jetzt noch bezüglich der Nutzungsstruktur interessieren würde: Welchen
193 Einfluss hatten denn Ihrer Meinung nach die Entwicklungsmaßnahmen und
194 Entwicklungsprojekte auf die funktionale Ausstattung hier im Zentrum? Das heißt nicht nur
195 auf Dienstleistungs- und Einzelhandelseinrichtungen bezogen, sondern auch auf soziale und
196 kulturelle Einrichtungen, auf die Gesundheitsversorgung usw.
197 GB: Also wenn man es jetzt aufs unmittelbare Gebiet bezieht, würde ich sagen nicht allzu
198 viel, weil die Abgrenzungen eine sehr enge ist. Aber natürlich die Gesamte
199 Bezirksentwicklung bedeutet schon, dass wir neue kulturelle Einrichtungen kriegen werden,
200 zwar nicht unmittelbar am Liesinger Platz, sondern die Fabrik F23 in Atzgersdorf. Diese Dinge
201 muss man ein bissl regionaler denken und nicht konkret jetzt auf den Liesinger Platz und die

202 unmittelbare Umgebung bezogen sehen. Aber natürlich gibt's auch mit der Neunutzung des
203 ehemaligen Brauereigeländes – des halt früher eine Brauerei war und eine nicht nutzbare
204 und nicht öffentliche Fläche war – viele Angebote dort wie Fitness-Center, Kindergarten,
205 Ärztezentrum, Apotheke. Also vieles, was es einfach vor paar Jahren noch nicht gab und
206 auch für die gut und sinnvoll nutzbar ist, die schon immer hier gewohnt haben.

207 DC: Spiegeln die Angebote hier im Zentrum Ihrer Meinung nach die Bevölkerungsstruktur
208 wieder. Ich bin in meiner Untersuchung darauf gekommen, dass extrem viele
209 Gesundheitseinrichtungen am Liesinger Platz vorzufinden sind.

210 GB: Also ich glaub das ist mehr Zufall. Also wir haben ein großes Röntgeninstitut ein Stück
211 weiter vorn [in Richtung der Niederösterreichischen Landesgrenze, Anm. d. Verf.]. Die gibt es
212 aber schon sehr, sehr lange. Die haben sich glaub ich primär dort angesiedelt, weil's ein
213 guter Schnittpunkt zu den südlichen, Niederösterreichischen Gemeinden ist und damit nicht
214 für den 23. sondern auch für den Niederösterreichischen Teil ist. Das große Zahnlabor, das
215 wir da drüben haben [Breitenfurter Straße 360-368, Anm. d. Verf.] – der wollte im Süden
216 Wiens für das Labor bzw. für die Ordination einen Standort finden und das hat sich da
217 drüben zufällig ergeben. Also es ist in Summe gesehen Zufall. Vielleicht auch dem ein bissl
218 geschuldet, dass der Liesinger Platz auch immer schon Verwaltungszentrum war. Mag sein,
219 dass das bissl eine Rolle gespielt hat.

220 DC: Meine nächste Frage bezieht sich auf den Freiraum auf dem ehemaligen
221 Brauereigelände. Inwiefern wird der Platz über dem Einkaufszentrum bzw. in der Mitte der
222 Wohngebäude auch von anderen AnwohnerInnen in der Umgebung genutzt? Weil er ja in
223 städtebaulicher Hinsicht sehr geschlossen ist.

224 GB: Also das ist jetzt nur ein Bauchgefühl: Nein, glaube ich nicht. Also ich glaube, so wie Sie
225 sagen, der Platz ist ziemlich abgegrenzt über die Stiegen und durch den Zugang durchs
226 Einkaufszentrum. Also vom Gefühl her wird er nur von den Bewohnern der Anlage genutzt.

227 DC: Mir ist aufgefallen, dass hier im Zentrum relativ wenig Gastronomie vorhanden ist. Hier
228 am Liesinger Platz gibt es zwar eine Konditorei und hier weiter vorne [Lehmannsgasse 11,
229 Anm. d. Verf.] noch ein Restaurant und ein Hotel. Ansonsten ist nur noch im Riverside
230 Gastronomie angesiedelt. Inwiefern sehen Sie da Verbesserungsbedarf?

231 GB: Ja, also wie man's machen könnte weiß ich nicht. Es ist für mich sowieso ein nicht
232 nachvollziehbarer Umstand, weil des nicht nur den Bereich hier rund um den Liesinger Platz
233 betrifft, sondern eigentlich den gesamten Bezirk. Wir haben im Vergleich mit anderen

- 234 Bezirken, ein sehr schwaches – also von der Quantität und der Vielfalt her – ein sehr
235 schwaches gastronomisches Angebot im Bezirk. Da tu ich mir schwer den Grund zu finden.
236 Wir haben mittlerweile über 100.000 Einwohner. Aber das Gastro-Angebot wäre durchaus
237 erweiterbar im Bezirk. Also nicht nur hier im Liesinger Zentrum, sondern auch im Bezirk.
- 238 DC: Das ist tatsächlich ein komischer Umstand, vor allem weil im Wiener Durchschnitt die
239 Kaufkraft relativ hoch ist, hier im Bezirk oder?
- 240 GB: Jaja, wir sind statistisch einer der unter Anführungszeichen reichen Bezirke. Ich weiß es
241 nicht. Vielleicht hat's auch damit zu tun, dass es aufgrund der Struktur des Bezirks eben
242 keinen Kristallisationspunkt gibt, wo man einander trifft, wo die kritische Masse erreicht
243 wird, so dass dort eine Gastro-Szene entsteht. Wie gesagt, durch diese sehr, sehr große Ost-
244 West-Ausdehnung ist es möglicherweise so, dass viele Leute sich eher ins Stadtzentrum
245 hinein ausrichten, wie in ein eigentlich – wie wir am Anfang besprochen haben – gar nicht
246 vorhandenes Bezirkszentrum. Schwer zu sagen, aber das begleitet uns seit vielen Jahren
247 oder sogar Jahrzehnten.
- 248 DC: Gibt es hier im Bezirk auch Probleme mit der Bewirtschaftung der Erdgeschossflächen?
- 249 GB: Nicht nennenswert. Wir haben diese klassischen großen Straßenzüge mit
250 Erdgeschossflächen gar nicht. Es gibt im Bezirksteil Atzgersdorf ein bissl das Problem mit den
251 Erdgeschossflächen. Da reden wir aber über, in Summe zehn bis 15 Erdgeschossflächen. Und
252 das ist für den Bereich Mauer ähnlich. Dort wo zwei kleine Geschäftsstraßen bestehen, ist es
253 halt schwierig Einzelhandel zu finden – Dienstleistungen funktionieren halbwegs – weil die
254 brauchen auch die kritische Masse.
- 255 DC: Jetzt würde ich gerne nochmal auf das Brauereigelände eingehen. Ich hatte von meinen
256 anderen InterviewpartnerInnen hin und wieder eine leichte Kritik an der Umnutzung des
257 Brauereigeländes gehört. Also gerade was das Projekt von Coophimmelb(l)au angeht. Wie
258 stehen Sie dazu als Bezirksvorsteher? Ist das Projekt Ihrer Meinung nach gelungen oder gibt
259 es noch Verbesserungsbedarf? Gibt es Defizite durch die Realisierung des Projektes?
- 260 GB: Das ist schwer zu sagen. Also, da schlagen zwei Herzen in meiner Brust. Also ich glaub –
261 man muss ja immer sehen, Architektur entwickelt sich ja weiter. Wir reden da von einem
262 Projekt, das in seinen Konzeptplanungen mehr als eine Dekade am Buckel hat. Ich find das
263 der Wohnbau recht gut gelungen ist, so wie sich der, von der Struktur her, mit der
264 Durchsichtigkeit, mit dieser relativ doch mächtigen Baumasse, optisch modern und
265 aufgelockert in den Hang einbaut. Aber das ist Geschmackssache. Also über Architektur kann

266 man immer sagen: gefällt mir, gefällt mir nicht, ist mir wurscht. Ich find das schlechteste ist,
267 wenn die Architektur einem wurscht ist. Das Einkaufszentrum selbst – ich finde von der
268 Funktion passt's – hat gegenüber der angrenzenden Straße eher eine ausgrenzende
269 Wirkung. Ja, sie wirkt fast wie eine Stauwand. Ob man das architektonisch besser hätte
270 lösen können – ich weiß es nicht.

271 DC: Ich hatte bei der MA 21 einen Alternativentwurf von zwei Studentinnen gesehen, in dem
272 der alte Bestand auf dem Brauereigelände erhalten und umgenutzt wurde. Wie bewerten
273 Sie das Projekt im Hinblick auf den identitätsstiftenden Aspekt?

274 GB: Ja wahrscheinlich ist da immer der Haupt- und Knackpunkt die wirtschaftliche
275 Beurteilung solcher Projekte. Also ich kann mich noch genau erinnern, wie das Ringen – also
276 was den Turm [das Silogebäude, Anm. d. Verf.] betrifft, das muss man dazu sagen, das was ja
277 ein Lagerturm aus Stahlbeton. Und da gab es unterschiedliche Ideen. Vom Einbau von
278 Sporteinrichtungen bis zu Wohnungen. Ich kann mich nur erinnern, dass alle Beteiligten am
279 Ende des Tages gesagt haben, das ist einfach wirtschaftlich nicht durchführbar. Damit ist er
280 dann mühevoll – dieser, einem flakturmgleichende Stahlbetonturm – abgetragen worden,
281 über den man ja auch sagen kann – ja auch das ist Geschmackssache. Ein Sichtbetonbunker,
282 den man halt von weitem erkannt hat. Und ich kannte und kenne viele Leute, die gesagt
283 haben, wenn sie von Gieshübl die A 21 runter gekommen sind, dann haben's den Liesinger
284 Brauereiturm gesehen – weiß nicht, ja. Also das ist Geschmackssache. Mir ist es viel lieber,
285 dass ehemalige bestehende Brauhaus, das es ja noch immer gibt – wunderschöne
286 Architektur und halt leider völlig unternutzt, weil's im Erdgeschoss einen Autoreifenhändler
287 gibt – dass das wieder eine modern, schöne Gastronomie wäre. Das könnte ich mir gut
288 vorstellen. Und das würde ich für den mehr identitätsstiftenden Faktor halten – dieses
289 wunderschöne Haus mit dem Turm.

290 DC: Ja da muss ich Ihnen recht geben. – Um nochmal auf das Projekt auf dem
291 Brauereigelände zurückzukommen: Inwiefern hat denn der Kaufkraftabfluss für die
292 Realisierung des Projektes bzw. des Einkaufszentrums eine Rolle gespielt? Steht das in einem
293 Zusammenhang für Sie?

294 GB: Ja schon, wobei ich die Auswirkungen mich nicht quantifizieren traue. Also ob das im
295 Endeffekt wirklich zu einer Verringerung des Kaufkraftabflusses beigetragen hat oder nur zu
296 einer marginalen Reduzierung, weiß ich nicht. Ich hab's eher gesehen als einen eigentlich
297 positiven Beitrag zur Infrastruktur, um nicht – und so definierst übrigens auch etwa der Peter

298 Schaidler, der Eigentümer und Betreiber. Dass das eher als Nahversorger-Einkaufszentrum
299 dient. Also es ist jetzt glaub ich nix, was von sehr weit her angesteuert wird, aber es
300 verhindert Autofahrten zumindest ins weitere Umland. Aber die Kaufkraft alleine war nicht
301 maßgeblich.

302 DC: Das heißt, dass die Funktion der Nahversorgung hier einfach gewährleistet werden
303 sollte?

304 GB: Ja, ja.

305 DC: Meine nächste Frage bezieht sich auf die derzeitigen Mängel im Bezirkszentrum. Gerade
306 auch nochmal auf kulturelle Einrichtungen bezogen bzw. auf Einrichtungen für Jugendliche
307 und Kinder. Ich hatte gelesen, dass auf dem Brauereigelände ursprünglich auch ein
308 Jugendzentrum errichtet werden sollte und bei meinen Gebietsbegehungen hatte ich jetzt
309 auch keine vergleichbaren Einrichtungen hier gesehen. Ich hatte auch mal zwei Jugendliche
310 im Alter von 16, 17 gefragt was man hier im Zentrum so machen kann und da gab's dann
311 eigentlich nicht so viel. Wie sehen Sie die Situation?

312 GB: Ja des kommt immer drauf an wie man Jugendliche definiert und wenn Sie 16, 17 sagen,
313 dann ist ja das schon das Alter, da geht man eher fort, und zwar länger fort. Also wir haben
314 gut funktionierende Nachtbusse, die werden wir auch ausbauen mit nächstem Frühjahr.

315 Aber da schließt sich der Kreis dann eben wieder zu Gastro-Szene oder halt zu dieser Sparte
316 von Gastro-Szene, für die 16 bis 17-Jährigen. Da kannst du in Liesing außer bei dem KÖÖ, da
317 drüben [Breitenfurter Straße 370, Anm. d. Verf.] und bei der Alterlaaer Bowlingbahn nicht
318 viel finden. Und wie gesagt, auch das muss man überregionaler sehen. Also die Jugendlichen
319 orientieren sich dann offensichtlich auch, wenn sie dann schon in diesem Alter von 16/17
320 sind, in dem sie schon deutlich in die Nacht hinein fort gehen, dann ins Zentrum der Stadt.

321 Das ist durchaus üblich in einer Großstadt. Bei den Jüngeren ist es so, dass auch die Struktur
322 des Bezirks so ist, dass man flächendeckend kaum mit konsumfreien Indoor-Angeboten das
323 [Bedürfnis bzw. die Nachfrage, Anm. d. Verf.] wird abdecken können. Wir haben im
324 regionalen Bezirkszentrum ein großes Jugendzentrum, im Wohnpark Alterlaa, das eigentlich,
325 geographisch gesehen, das Bezirkszentrum ist. Und es war damals die Entscheidung der
326 Stadt und nicht des Bezirks beim Riverside kein stationäres Jugendzentrum zu bauen,
327 sondern eher in Richtung aufsuchender Jugendarbeit, Parkbetreuung und auch ein
328 sozialpädagogisches Angebot auf die Straße zu bringen und nicht zusätzlich noch ein

329 stationäres Jugendzentrum zu bauen. Ja, es ist halt immer die Frage, wo suchen und finden
330 Jugendliche ihre konsumfreien Zonen.

331 DC: Meine nächste Frage bezieht sich auf zukünftige Projekte. Sie hatten gerade schon die
332 Busverbindungen angesprochen, die ausgebaut werden sollen. Ist sonst noch etwas in der
333 Zukunft geplant?

334 GB: Also was den Hochbau betrifft sind wir im Wesentlichen mit der Besiedelung, die heuer
335 im Winter stattfinden wird, der Wohnhausanlage, der ehemaligen Mellergründe fertig
336 entwickelt. Da wird's nix mehr nennenswertes geben, da in der Gegend. Die größte und
337 wirklich nennenswerte Weiterentwicklung ist die Errichtung der beiden zusätzlichen Gleise
338 der Südbahn, die Umgestaltung des Bahnhofs und damit auch eine vernünftige Querung für
339 Fußgänger und Radfahrer. Aber mit Nachjustierungen im Busverkehr: ja – Nachtbusverkehr:
340 ja, aber so wirklich augenfälliges wie die Errichtung des Geriatriezentrums vor einigen Jahren
341 oder die Errichtung des Riverside sehe ich da in den nächsten 10 bis 15 Jahren nicht.

342 DC: Und in Bezug auf die Entwicklungsschwerpunkte in Atzgersdorf oder In der Wiesen;
343 ergeben sich da bestimmte Herausforderungen was die Standortkonkurrenz bezüglich des
344 Einzelhandels beispielsweise angeht?

345 GB: Glaub ich nicht. Es rüsten zwar die klassischen Filialisten auf. Also Lidl, Spar, Billa. Und
346 die nehmen sich untereinander vielleicht die Kunden weg, aber ansonsten sehe ich für
347 weitere Handelsbetriebe kein Problem. Auch weil sich da niemand drüber traut, in diese
348 Gebiete, die doch etliche neue Einwohner bekommen werden, aber offensichtlich schon
349 wieder zu wenig kritische Masse haben, um vor Ort klassische Einzelhandelsbetriebe zu
350 öffnen.

351 DC: (Bedankung und Verabschiedung)



Entwicklungskonzept

Zentrum Liesing

Endbericht

März 2000

Im Auftrag des
Magistrats der Stadt Wien
MA 21B



PROJEKT

ENTWICKLUNGSKONZEPT ZENTRUM LIESING

Endbericht

15. März 2000

Auftraggeber: Magistrat der Stadt Wien
MA 21B

Auftragnehmer: Regional Consulting ZT GmbH
Bearbeiter: Kurt Puchinger
Werner Rosinak
Michael Rosenberger
Katharina Zech
Projektbegleitung: Walter Krauss
Andreas Kourilek

GZ: rc 282

Datei: eb_282_000309


Regional Consulting Ziviltexniker Gesellschaft m.b.H.
Bauingenieurwesen und Raumplanung & Raumordnung
A-1050 Wien, Schloßgasse 11; Tel.: (+43 1) 544 07 80, Fax: (+43 1) 548 49 56,
E-mail: rc@regcon.co.at, Homepage: <http://www.regcon.co.at>
B-1000 Brüssel, Rue de la Presse 11; Tel.: (+32 2) 219 19 73, Fax: (+32 2) 219 18 54
FN: 133373 m; Handelsgericht Wien

0 VORBEMERKUNG

Die Regional Consulting ZT GmbH (RC) wurde im Oktober 1999 vom Magistrat der Stadt Wien, MA 21B, beauftragt, ein Leitbild für den Zentrumsbereich Liesing zu erstellen und darauf aufbauend Entwicklungsoptionen zu erarbeiten und zu bewerten (Kennzahl MA 21B - B 51/99, 27. Oktober 1999). Zur Bearbeitung der verkehrlichen Fragestellungen wurde von RC das Büro Rosinak & Partner ZT GmbH einbezogen.

Als wesentliches Element der Bearbeitung wurden die Interessen des Bezirkes – im Wege von Besprechungen mit der Bezirksvertretung Liesing – ermittelt sowie die bereits vorliegenden Arbeiten zu diesem Bereich zusammengetragen und ausgewertet.

Im Dezember 1999 wurde dem Auftraggeber und der Bezirksvertretung der Zwischenbericht vorgelegt und bei einem Koordinationsgespräch in der Bezirksvertretung am 22.2.2000 besprochen. Es wurde vereinbart, den Text zu überarbeiten und um weitere Fragen zu ergänzen.

Mit dem vorliegenden Endbericht ist der Auftrag abgeschlossen.

Die Arbeit hat folgenden Aufbau:

1. Am Anfang wird die aufgestellte **Leitidee** vorgestellt (Kapitel 1)
2. Im Kapitel 2 werden die **Strategie und Maßnahmen** zur Umsetzung der Leitidee erläutert
3. Der Hauptteil des Textes (Kapitel 3 bis 9) liefert die **Analysen und Begründung** für die im Leitbild und der Strategie formulierte Vorgangsweise.

1 LEITBILD

Der Bezirk Liesing hat sich in den letzten 50 Jahren überdurchschnittlich rasch entwickelt, die Bevölkerung stieg von knapp 37.000 Einwohnern im Jahr 1951 um +230 % auf fast 85.000 im Jahr 1995. In diesem Zeitraum blieb jedoch die Einwohnerzahl Wiens konstant, so daß im 23. Bezirk heute etwa 5,2 % der Wiener Bevölkerung leben, 1961 waren es erst 2,6 %.

Die Zentrenstruktur hat mit diesem starken Wachstum nicht Schritt gehalten, der 23. Bezirk ist heute der einzige Bezirk Wiens, der über keinen Hauptgeschäftsbereich verfügt, der in den verschiedenen Kaufkraftuntersuchungen der letzten Jahre erfaßt wurde¹. Ein hoher Anteil der Kaufkraft des Bezirks fließt in Streulagen und Fachmärkte und über die Bezirksgrenzen Wiens.

Im Stadtentwicklungsplan 1994 wird dem Bereich Liesing die Funktion "Wichtige Geschäftsstraße" zugewiesen, er geht somit in seiner Bedeutung sogar über die Kategorie "wichtiges Lokales Zentrum" hinaus. Der volle Stellenwert des Bereichs Liesing für die Zentrenstruktur wird deutlich, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die nächsten Zentren dieser Kategorie, Hietzing und Meidling 5 bis 6 Kilometer, die SCS und das Zentrum von Mödling 5 Kilometer entfernt sind.

Um eine Annäherung an das Leitbild der Siedlungsstruktur zu erreichen, wird folgendes Leitziel für das Zentrum Liesing formuliert:

Der Entwicklungsspielraum, der aufgrund der Stilllegung des Brauereibetriebes entsteht, soll genutzt werden, das Zentrum Liesing in den nächsten 10 Jahren zu einem attraktiven und gut funktionierenden Bezirkszentrum zu machen, das der Bedeutung des Bezirks angemessen ist.

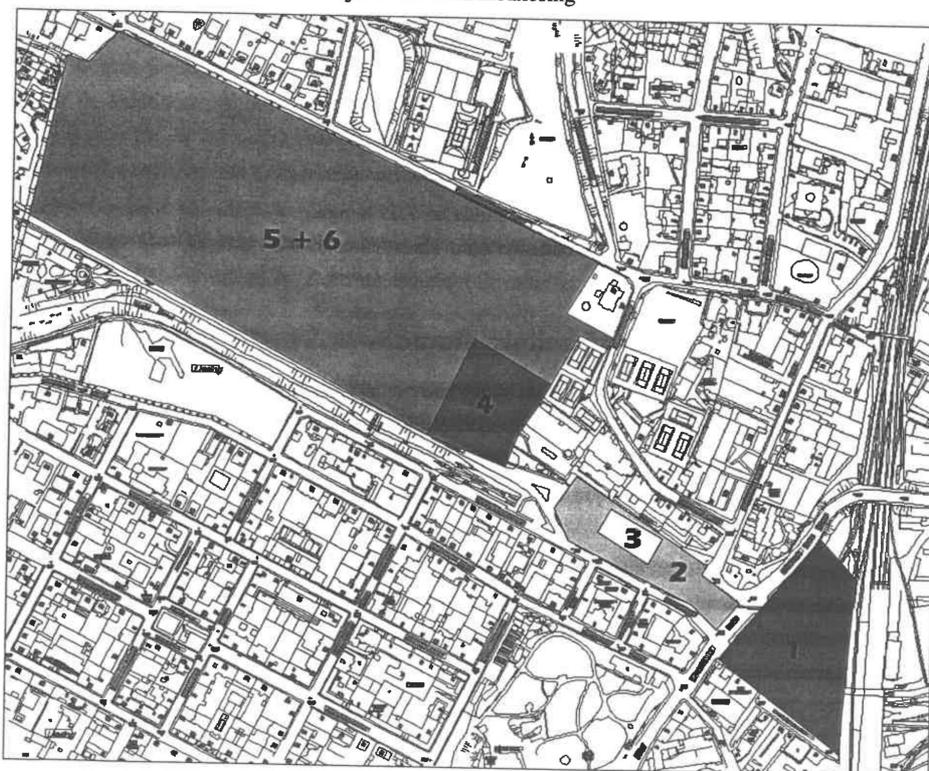
¹ vgl. Doubek, Kaufmann, Stöferle: Kaufkraftströme Wien 1998; S. 114 f.

2 STRATEGIE

Die Realisierung des oben definierten Leitbildes bedarf einer Reihe von zueinander komplementär wirkenden Maßnahmen. Teils sind diese Maßnahmen schon in Vorbereitung, teils wurden sie bereits im Zuge früherer Arbeiten entwickelt, werden aber erst jetzt, wo das große Areal der Brauerei verfügbar wird, möglich.

Die wesentlichen sechs Schritte, die zur Realisierung des Leitziels gesetzt werden sollten, werden in den folgenden Abschnitten (2.1 bis 2.6) kurz erläutert. Im daran anschließenden Analyseteil, ab Abschnitt 3, werden die Gründe für die Strategie detailliert dargestellt.

Abbildung 1: Übersicht über die Projekte im Zentrum Liesing



Grundkarte: Mehrzweckkarte der Stadt Wien

2.1 Neuorganisation Liesinger Platz

Das Verkehrskonzept für den Bereich Liesinger Platz, welches die Errichtung einer Park and Ride Anlage mit Handelsflächen beinhaltet, ist fertiggestellt und soll demnächst realisiert werden.

2.2 Umgestaltung des Angers

Durch die neue Park and Ride Anlage und das Entfallen des Schleppgleises zum Brauereigelände entsteht zusätzlicher Spielraum, die von Kuzmich/Stanzel² vorgeschlagene Nutzungsänderung des westlichen Platzbereichs zwischen Breitenfurter Straße und Lehmannngasse als Freiraum für die Nutzung durch die lokale Bevölkerung zu realisieren.

2.3 Übersiedlung des Marktes

Bei Umgestaltung des Angers kann der Markt in diesen Bereich verlegt werden und einen besseren Standort erhalten. Dadurch soll die Marktfunktion, die ein hohes Maß an Aktivität und Vitalität für ein Zentrum bewirken kann, ausgebaut und gestärkt werden. Die Möglichkeiten, die durch einen verbesserten Standort entstehen, soll durch ein aktives Management und neue Themen (saisonale Märkte, Flohmarkt, Bauernmarkt etc.) umgesetzt werden.

Gelingt es, eine vom Bahnhofsbereich abgerückte Aktivitätszone zu etablieren, die sowohl als Magnet dient als auch die Verweildauer im Zentrum erhöht, so können alle Einzelhandelsunternehmer im Zentrum davon profitieren.

2.4 Kommerzielles Zentrum am Brauereigelände

Die Analyse der Ausstattung mit Geschäften im Untersuchungsbereich weist darauf hin, daß für die Schaffung eines neuen kommerziellen Schwerpunkts am westlichen Ende des Platzes ausreichend Kaufkraft vorhanden ist. Dieses Kaufkraft soll durch eine generelle Steigerung der Anziehungskraft des Zentrums (siehe auch 2.3) sowie die Ansiedlung zusätzlicher Wohnbevölkerung (vgl. 2.6) noch erhöht werden.

Bei Verwirklichung aller bisher genannten Maßnahmen ist zu erwarten, daß der Bereich zwischen dem Bahnhof und dem Ostrand des Brauereigeländes zu einem vitalen Zentrum aufgewertet wird, das eine deutlich über das heutige Maß hinausgehende Kaufkraftbindung erzielt. Dadurch entstehen günstige wirtschaftliche Bedingungen für neue, auch höherwertige Handelsformen.

² Kuzmich, Stanzel 1998: Gestaltungskonzept Liesinger Platz; im Auftrag der MA 19

2.5 Neubebauung Brauereigelände

Das in 2.4 angesprochene kommerzielle Zentrum sollte im Osten des ehemaligen Brauereiareals mit möglichst viel Büronutzungen kombiniert werden, weitere Büronutzungen könnten entlang der Breitenfurter Straße angesiedelt werden.

Auf den weiter westlich und hangaufwärts liegenden Teilen des Areals sollte hochwertige Wohnbebauung errichtet werden, die Kubatur des bestehenden Silos steht ebenfalls für neue Nutzungen zur Verfügung.

Voraussetzung für eine volle Nutzung der theoretischen Bebauungsmöglichkeiten ist die umfassende Klärung der Einschränkungen auf dem Gelände. In Summe wäre angesichts der Lage im dicht bebauten Bereich der Siedlungsachse gemäß Stadtentwicklungsplan eine GFD von 1,2 - somit also eine Geschoßfläche von bis zu 120.000 m² standortadäquat. Sollte die Annahme, daß der Großteil des Geländes dicht bebaut werden kann, nicht aufrechtzuerhalten sein, so ist von einer wesentlich geringeren Ausnutzbarkeit auszugehen.

2.6 Zusätzliche Wohnbevölkerung in Zentrumsnähe

Angesichts der guten Ausstattung des Zentrums von Liesing mit Infrastruktur und der günstigen Bedingungen für Wohnzwecke wird empfohlen, etwa 500 Wohneinheiten zu errichten. Dies hätte den Vorteil, daß zusätzliche Passantenfrequenz und Kaukraft in den Zentrumsbereich hinzukäme und die vorhandene Infrastruktur gut genutzt wird.

2.7 Resümee

Es zeigt sich, daß durch einen akkordierten Handlungsplan, der alle Akteure im Zentrum Liesing (Bezirk, Stadt Wien, ÖBB, private Grundeigentümer) involviert, ein maßgeblicher Fortschritt in Richtung der Realisierung des Leitziels erreicht werden kann.

3 STRUKTUR DES UNTERSUCHUNGSBEREICHES

3.1 Teilbereiche

Das betrachtete Zentrum Liesing verfügt über drei Bereiche, die kurzfristige Veränderungsspielräume bieten (vgl. Abbildung 1):

1. Der Liesinger Platz vor dem Bahnhof Liesing
2. Der langgestreckte westliche Teil des Platzes (Anger) zwischen Lehmannngasse und Breitenfurter Straße, der durch die Eindeckung des Liesingbaches entstanden ist
3. Das Areal der Brauerei Liesing, die ihren Betrieb mit Jahresende einstellt.

Für diese Bereiche bestehen bereits verschiedene Pläne und Konzepte sowie teils konkrete Veränderungsvorhaben. Auf diese Arbeiten wird unten näher eingegangen.

3.2 Lage im Stadtgebiet und im hochrangigen Verkehrsnetz

3.2.1 Lage in der Region

Der Südraum von Wien ist grundsätzlich ein für die betriebliche Nutzung sehr attraktiver Standort. Dieser Sachverhalt läßt sich sowohl in der jüngeren Vergangenheit (1981 – 1991) als auch anhand von aktuellen Marktbeobachtungen zeigen.

Die hohe Eignung des 23. Bezirks für betriebliche Nutzungen wird durch eine Betrachtung der Entwicklung der letzten Jahre anhand der Ergebnisse der Arbeitsstättenzählung 1981 und 1991 deutlich. In dieser Dekade erreichte der 23. Bezirk Wiens den mit Abstand größten Bedeutungszuwachs. Durch die Erhöhung der Zahl der Betriebe im Bezirk Liesing von etwa 2.500 (3,8 % der Betriebe Wiens) auf fast 3.450 im Jahr 1991 (4,9 % der Betriebe Wiens) hat die Bedeutung des Wirtschaftsstandorts Wien XXIII überproportional dazugewonnen. Reiht man die Wiener Bezirke nach der Zahl der Betriebe, so erreicht der 23. Bezirk 1991 bereits den sechsten Rang (1981: Rang 14). In den Bezirken mit einer noch größeren Zahl an Betrieben (1, 3, 10, 2 und 16) hat – mit Ausnahme des 3. Bezirks – die Anzahl der Unternehmen in der Dekade 1981 – 1991 abgenommen, während sie in Wien 23 um über 37 % gestiegen ist.

Der Süden Wiens ist auch weiterhin ein dynamischer Bereich für betriebliche Aktivitäten in Wien. Einer aktuellen Umfrage³ bei Wiener Gewerbe- und Industriebetrieben mit mehr als 20 Mitarbeitern zufolge sind die beliebtesten Standort für eine Betriebsverlagerung innerhalb der Region Wien die Bezirke 10, 11, 12 und 23 (30 %). Von jenen Wiener Betrieben, die ihre Tätigkeit am Standort erweitern wollen, liegen sogar 62 % in den erwähnten Bezirken.

³ Investkredit 1998: Gewerbe- und Industrieflächen in Wien 1997

4 LIESINGER PLATZ

Für den Liesinger Platz liegt ein Projekt für ein Park & Ride Haus und die Reorganisation des Busbahnhofes vor⁴. Dieses Projekt soll nach Information der künftigen Betreiber ÖBB und Städtische Parkraummanagement GmbH (STPM) kurzfristig verwirklicht werden.

Im P&R Haus ist neben 350 kostenpflichtigen Stellplätzen die Errichtung eines Nahversorgungszentrums vorgesehen, das die bestehenden Geschäfte der Ladenzeile auf dem Liesinger Platz, welche abgebrochen werden soll, und einen neuen Supermarkt enthalten wird. Die geplante Verkaufsfläche beträgt ca. 600 m². Auf dem Dach der Anlage wird eine Sportanlage errichtet.

Die Flächen stehen und verbleiben im Eigentum der ÖBB.

Das Konzept ist verkehrstechnisch so angelegt, daß der gesamte Bereich zwischen dem Straßenzug Breitenfurter Straße/Perchtoldsdorfer Straße und der Südbahn einbezogen wird, maßgebliche Veränderungsspielräume verbleiben hier nicht. Längerfristig wird die Überbauung des Liesinger Bahnhofes erwogen.

5 ANGER

Der Anger zwischen Lehmannngasse und Breitenfurter Straße soll den Ergebnissen des Gestaltungskonzept Liesinger Platz von Kuzmich/Stanzel aus dem Jahr 1998⁵ zufolge nicht bebaut, sondern als Freifläche genutzt werden. Hier sind sowohl Flächen für den Marktbetrieb als auch Stellplätze für die Anrainer vorzusehen, darüber hinaus soll der Bereich für Erholung und Freizeit dienen.

Der Gestaltungsspielraum für diesen Bereich wird aufgrund der Verkehrsorganisation weiterhin eingeschränkt bleiben. Die Realisierung des Busbahnhofes im Liesinger Platz (siehe oben) erfordert die Beibehaltung der beiden Kreuzungen Breitenfurter Straße und Lehmannngasse. Die Neunutzung des Areal der Brauerei macht eine Neuorganisation der Zu- und Abfahrten im Westen des Platzes erforderlich, wodurch neue Zwangspunkte entstehen.

Das Schlepplgleis von der Südbahn zur Brauerei, das bisher den Gestaltungsspielraum stark eingeschränkt hat, wird nur mehr so lange benötigt, bis das Areal von der Eigentümerin (Österreichische Brau-Beteiligungs-AG) einer neuen Nutzung zugeführt werden kann. Die Platzgestaltung kann somit ab diesem Zeitpunkt unter dieser neuen Bedingung erfolgen.

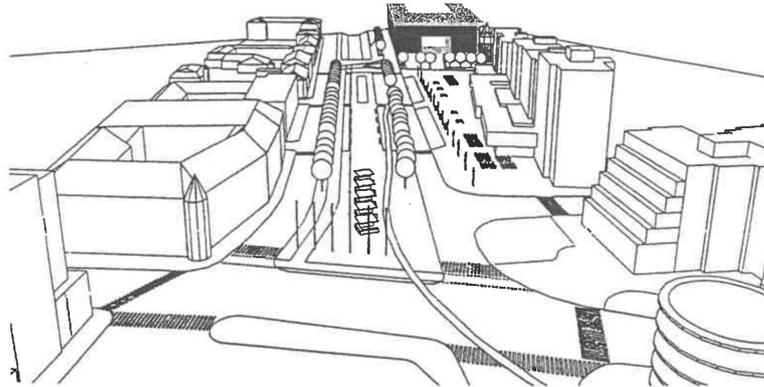
Positive Impulse für die im Leitziel angestrebte Funktion ergeben sich aus der Anziehungskraft, die ein neuer Geschäftsschwerpunkt im Westen des Angers im Zuge der Bebauung der ehemaligen Brauereigründe erhalten würde. Gemeinsam mit einer Platzgestaltung im Sinne von Kuzmich/Stanzel, die den Markt in der Mittelzone und einen wesentlich vergrößerten Fußgängerbereich vor der beste-

⁴ Rosinak und Partner ZT GmbH 1997: Park & Ride Liesinger Platz: Funktionskonzept Variante C; im Auftrag der MA 21B

⁵ siehe Fußnote 2

henden Ladenzeile Breitenfurter Straße 360-368 vorsieht, kann hier ein vitaler und attraktiver Bereich für Einkauf und Freizeit entstehen.

Abbildung 3: Gestaltungsvorschlag Endausbau Anger (Stanzel/Kuzmich) mit neuer Bebauung auf dem Brauereiareal



6 BRAUEREIAREAL

6.1 Größe

Das Areal der Brauerei Liesing ist 10,5 ha groß und erstreckt sich vom Aquädukt im Westen zwischen der Breitenfurter Straße und der Rudolf Waisenhorn Gasse Richtung Liesinger Platz. Im Osten wird die Liegenschaft durch das erhaltenswerte Gebäude des ehemaligen Braugasthofes, der als Card Casino genutzt wird, und die im Norden daran anschließenden Tennisplätze begrenzt. Die östliche Ecke des Areals ist ca. 350 m vom Liesinger Bahnhof entfernt.

In Längsrichtung (Ost-West) ist das Gelände etwa 500 m lang, von der Breitenfurter Straße nach Norden steigt das Areal auf einer Länge von 200 m um ca. 14 m zur Rudolf Waisenhorn Gasse an.

6.2 Bebaubarkeit

Für die vorliegende Arbeit wird davon ausgegangen, daß das gesamte Areal von 10 ha für eine Neunutzung zur Disposition steht. Der bestehende Silo soll nach Möglichkeit erhalten und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Ein Vorteil für die Nutzung der Liegenschaft ist deren freie Verfügbarkeit, das Areal befindet sich in einer Hand und wird gleichzeitig zur Gänze zur Neunutzung bereitgestellt. Einschränkungen ergeben sich durch den Wunsch, den Silo zu erhalten sowie die Lage der wertvollen Grünbestände und die Geländeform. Die Verkehrserschließung kann nur vom östlichen Rand der Liegenschaft von der Breitenfurter Straße aus erfolgen.

Je nach Bebauungs- und Nutzungsstruktur können auf dem Areal zwischen 60.000 und 100.000 m² BGF errichtet werden, der Einfluß des vorgefundenen Bestandes bleibt bislang eine weitgehend nicht quantifizierbare Größe. Hanglage und die Emissionen im Bereich der Breitenfurter Straße schränken jedenfalls die Nutzbarkeit bzw. die Dichte für verschiedene Nutzungsarten ein, ein Verlust an Grundstücksfläche ist durch ein für die Erschließung der Bauplätze im Westen des Areals notwendiges Abrücken von der Breitenfurter Straße (Nebenfahrbahn) zu erwarten.

Der Stadtentwicklungsplan 1994 weist den Bereich als "Wohn- und Mischgebiet" innerhalb der städtischen Entwicklungsachse Meidling-Liesing aus, als Zielgröße für die GFD_{netto} für solche Gebiet wird etwa 1,2 angegeben.

Diese Analyse zeigt, daß eine allgemeingültige Aussage hinsichtlich der Bebaubarkeit nicht möglich ist. Die tatsächlich realisierbare Nutzung wird maßgeblich von der Klärung des Umganges mit dem Bestand (wertvoller Grünbestand, historische Gebäude, Silo, Keller), der Art der anzusiedelnden Nutzungen und der Qualität des städtebaulichen Entwurfes abhängen.

In den folgenden Abschnitten wird die Eignung des Standortes für verschiedene Nutzungsarten erörtert und schließlich im Abschnitt 9 die verkehrlichen Randbedingungen ermittelt.

6.3 Wohnen

Ginge man von reiner Wohnbebauung aus, so wären bei der erwähnten Bruttogeschoßfläche 500 bis über 1.000 Wohnungen erzielbar. Während der untere Wert jedenfalls als verträglich einzustufen ist, erscheint die Zahl von 1.000 Wohnungen als überhöht.

Die vorhandene wohnungsbezogene soziale Infrastruktur bietet kaum Spielräume, die Infrastrukturkommission schätzt, daß die nächstgelegene Volksschule so erweitert werden könnte, daß gerade 500 WE versorgt werden können. Die Funktionsanalyse des Liesinger Platzes⁶ aus 1997 weist bereits im Bestand auf ein Defizit von öffentlichen Grün- und Freiflächen von etwa 6.000 m² hin. Nicht zuletzt widerspricht die Bebauung des gesamten Areals mit Wohnungen den Zielsetzungen des Leitbildes – die Aufwertung des Zentrums kann nur durch die Einbeziehung von Nutzungen erreicht werden, die dazu beitragen, daß in Liesing ein vollwertiges Angebot an Waren und Dienstleistungen entsteht.

Die Haupteerschließungsstraße Breitenfurter Straße ist bereits im Bestand hoch belastet und bietet keine baulichen Spielräume. Nach den Berechnungen im Abschnitt 9.4 ist die Situation jedoch verkehrstechnisch lösbar und stellt somit keinen Engpaß für die Nutzung dar. Für die Wohnnutzung positiv ist die Nähe zum hochrangigen ÖV-Netz (Schnellbahn) zu bewerten, wodurch ein günstiger Modal Split möglich scheint.

Grundsätzlich ist die Eignung des Gebiets für Wohnzwecke hoch, es empfiehlt sich jedoch, zusätzlich andere Nutzungen an diesem Standort zu forcieren, um das theoretisch mögliche Flächenpotential auszuschöpfen und die Zentrumsfunktion zu stärken.

6.4 Öffentliche Einrichtungen

Die Nutzung von Flächen für öffentliche Zwecke wird als unrealistisch eingeschätzt. Die relevanten öffentlichen Einrichtungen sind im Zentrum Liesing bereits vorhanden, die öffentliche Hand besitzt darüber hinaus eine Anzahl von Flächen im Bereich des Liesinger Platzes.

Zusätzlicher Bedarf könnte eventuell bei dichter Wohnbebauung entstehen - ein Kindertagesheim wäre auf jeden Fall erforderlich - Heime und betreute Wohnformen sowie marktwirtschaftlich orientierte Einrichtungen (Ärztzentrum etc.) wären vorstellbar.

6.5 Produktion

Die neuerliche Nutzung der Areals als Produktionsstandort wird aus den Überlegungen ausgeschlossen, da sie aufgrund ihrer schlechten Verträglichkeit mit Wohn- und Zentrumsnutzungen auf großen Widerstand seitens der lokalen Bevölkerung zu stoßen droht. Die umgebende Siedlungsstruktur ist von lockerer Wohnbebauung dominiert, die verkehrliche Anbindung für den Gütertransport ist unzeitgemäß. Darüber hinaus ist aufgrund der Lagequalität und der Hangneigung eine mehrgeschoßige

⁶ Kuzmich, Müller 1997: Funktionsanalyse Liesinger Platz; im Auftrag der MA 21B

Bebauung adäquat, solche Gebäude kommen aber in den meisten Fällen für moderne Produktionsweisen nicht mehr in Frage.

In Anbetracht der rezenten Vorgänge rund um das Vorhaben "Mellergründe" östlich der Bahn, welche mit wesentlich geringerem Konfliktpotential für Produktionszwecke nutzbar gewesen wäre, wird diese Option nicht weiter verfolgt.

6.6 Dienstleistungsbetriebe

Für Dienstleistungsbetriebe (Büro, Kleingewerbe ohne Sachgüterproduktion) weist der Standort gute Faktorausstattung auf (vgl. 3.2). Grundsätzlich kommen wegen der isolierten Lage, abseits der wirtschaftlichen Zentren der Region, nur große, weitgehend autarke Einzelnutzer oder kommerzielle Flächen in Gestalt von Bürocentern etc., die kleinere Einheiten vergeben, in Frage. Der längliche Zuschnitt des Areals und die starke Hangneigung schränken die Konfiguration der Flächen allerdings ein.

Für die Realisierung des Leitbildes wäre ein möglichst hoher Anteil solcher Nutzungen in Kombination mit den Einzelhandelsflächen wünschenswert. Diese Objekte sollten aus funktionaler und verkehrstechnischer Sicht im Ostteil des Geländes konzentriert werden.

Eine Bebauung mit einem einzigen, monofunktionalen Bürokomplex ist, abgesehen von der eher geringen Realisierungswahrscheinlichkeit, nicht im Sinne des Leitbildes und wird daher nicht weiterverfolgt.

6.7 Einzelhandel und Unterhaltung

Die Ausstattung des 23. Bezirks mit Verkaufsflächen ist generell unterdurchschnittlich, die Kaufkraftbindung für Auswahlgüter gering.

Im 500 m EZ-Bereich des Brauereiareals liegen 5 Lebensmittelgeschäfte⁷ mit insgesamt 800 m² Betriebsbruttofläche. Der Zählbezirk 2311, der die näher Umgebung des Liesinger Platz umfaßt, hat 6400 Bewohner.

Diese Wohnbevölkerung verfügt über eine Kaufkraft für Kurzfristbedarf von etwa

$$\text{öS } 30.000 \times 6.400 = \text{öS } 192 \text{ Mio}$$

was bei 50 % Kaufkraftbindung eine Verkaufsfläche von

$$\text{öS } 96 \text{ Mio} / \text{öS } 60.000 = 1.600 \text{ m}^2$$

rechtfertigen würde. Der Umkehrschluß zeigt, daß das vorhandene Angebot im fußläufigen Bereich gerade ein Viertel der Kaufkraft der Wohnbevölkerung bindet während im Wiener Durchschnitt 45 % der Kaufkraft für Kurzfristbedarfs im Nahbereich ausgegeben wird.

⁷ Hack 1998: „Studie betreffend Widmungsvorschläge und Strukturüberlegungen sowie infrastrukturelle Erhebungen im Bereich des Brau AG Geländes in 1230, Wien-Liesing“ im Auftrag der MA 21B

Im weiteren Einzugsbereich, der im wesentlichen den westlichen 23. Bezirk umfaßt, lebten 1998 knapp 26.500 Personen. Geht man von einer Kaufkraftbindung der Wohnbevölkerung von 50 % aus, so ergibt sich ein Umsatzpotential für den Kurzfristbedarf von

$$\text{öS } 30.000 \times 0,5 \times 26.500 \text{ EW} = \text{öS } 390 \text{ Mio.}$$

Den üblichen Jahresumsatz/m² von öS 60.000 zugrundegelegt ergibt sich aus der Kaufkraft der Wohnbevölkerung eine mögliche Verkaufsfläche von etwa 6.500 m².

Zusätzliche Kaufkraftpotentiale resultieren aus der Zentrums- und Verkehrsknotenfunktion von Liesing. Erhebungen⁸ zufolge kommen 1.800 Personen mit dem Bus und 630 Personen mit der Bahn nach Liesing. Weitere 5.700 Personen kommen mit dem PKW zum Zwecke der Arbeit, Erledigungen, Freizeit und Einkauf.

In Summe kann man davon ausgehen, daß es bei einem entsprechend gestalteten Anbot gelingen kann, zusätzliche Kaufkraft von Personen, die aufgrund ihres Fahrtverhaltens ins Zentrum Liesing kommen, zu binden und damit wesentlich über das heutige Maß hinausgehende Angebote im Kurzfristbedarf zu schaffen.

Generell erscheint folgende Struktur möglich:

- Schaffung optimaler Einkaufsbedingungen für Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel und der P&R Anlage sowie der Anrainer im fußläufigen Einzugsbereich des Platzes in den Geschäften im EG des P&R Hauses
- Schaffung eines zusätzlichen Einkaufsstandortes im Osten des Brauereiareals für die Wohn- und Arbeitsbevölkerung der Brauereigründe sowie für Kunden aus dem westlichen 23. Bezirk und den angrenzenden Gemeinden im Einzugsgebiet, die auf die Benützung des Pkw angewiesen sind. Ein Verbrauchermarkt könnte den Schwerpunkt bilden, die weitere Ansiedlung von Fachgeschäften und Gastronomiebetrieben sollte angestrebt werden.
- Die Zone zwischen dem Bahnhof und dem neuen Geschäftszentrum auf dem Brauereiareal sollte von der insgesamt höheren Käuferfrequenz profitieren und durch Gestaltungsmaßnahmen und die adäquate Unterbringung des Marktes attraktiver werden und an Bedeutung gewinnen.

⁸ Sonderauswertung PGO Verkehrserhebung 1997; VOR

7 SONDERTHEMA SILO

Das Gebäude des Silos soll nach Möglichkeit bestehen bleiben, aber für andere Nutzungen (Büro, Wohnen etc.) adaptiert werden.

Hinsichtlich technischer Machbarkeit liegen derzeit keine Aussagen vor. Es wird jedoch angeregt, zur Erlangung von Verwertungsvorschlägen einen Investorenwettbewerb auszuschreiben.

Hochwertige Wohn- und Büronutzungen scheinen, insbesondere aufgrund der spektakulären Aussicht und der prägnanten Erscheinung des Gebäudes im generell niedrig bebauten Gebiet, grundsätzlich in das Konzept integrierbar. Allerdings wäre die erhebliche Geschoßfläche von etwa

| |
|---|
| $700 \text{ m}^2 \text{ Grundfläche} \times 20 \text{ Geschoße} = 14.000 \text{ m}^2 \text{ BGF}$ |
|---|

bei allen Folgeeinrichtungen und Dimensionierungsüberlegungen zu berücksichtigen.

8 SONDERTHEMA KELLER

Der kommerziellen Verwertung der alten Keller im Norden des Areals wird keine wirtschaftliche Realisierungschance zugemessen. Die Erhaltung ist zwar bei entsprechendem Verwertungsinteresse wünschenswert, es wäre jedoch zweckmäßig, wenn es gelänge, die Frage der Keller von der Frage der restlichen Bebauung abzukoppeln.

Sollte die Überbauung der Keller statisch möglich sein, so könnte man versuchen, sie für eventuelle Nutzungsinteressen zu belassen. Ist jedoch eine Bebauung der Grundflächen über den Kellern statisch nicht machbar, so erscheint die bauliche Nutzung der sehr attraktiven Flächen wesentlich zweckmäßiger. Nach einer detaillierten Vermessung, statischen Untersuchung und Abgrenzung der am besten nutzbaren Teile der Anlage kann festgestellt werden, welche Teile ggf. auf jeden Fall zu erhalten sind.

EBENSPANGER

STÄDTEBAULICHES GUTACHTERVERFAHREN

Wien 23, „Brauerei Liesing“



AUSSCHREIBUNGSTEXT Fassung vom 1. September 2000

Veranstalter:

Stadt Wien,
vertreten durch die
Magistratsabteilung 21B
Stadtplanung und Flächennutzung Süd
A-1082 Wien, Rathausstraße 14-16

BBAG

Österreichische Brau-Beteiligungs-AG
A-4020 Linz, Poschacherstraße 35

Anlaufstelle und Vorprüfung:



Regional Consulting ZT GmbH
A-1050 Wien, Schloßgasse 11

Telefon: (01) 544 07 80

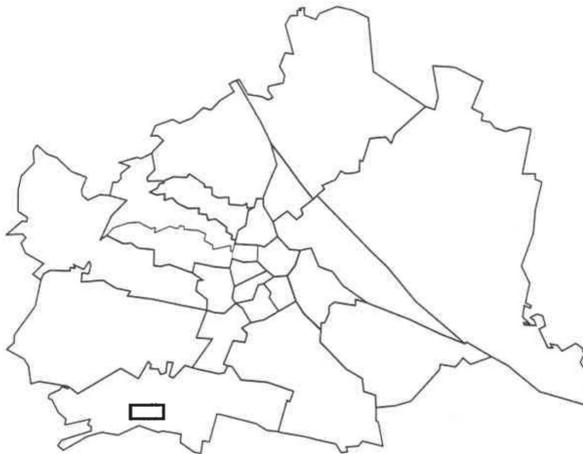
Telefax: (01) 548 49 56

e-mail: rc@regcon.co.at

A AUSGANGSSITUATION UND ZIELE DES STÄDTEBAULICHEN GUTACHTERVERFAHRENS

Der Planungsstandort liegt im 23. Wiener Gemeindebezirk und umfaßt das 10 ha große Areal der stillgelegten „Brauerei Liesing“ in der Breitenfurterstraße in unmittelbarer Nähe des „Liesinger Platzes“. Es gilt als Leitziel, den Entwicklungsspielraum, der aufgrund der Stilllegung des Brauereibetriebes entsteht, zu nutzen, um das Zentrum Liesing in den nächsten 10 Jahren zu einem attraktiven und gut funktionierenden Bezirkszentrum zu machen, das der Bedeutung des Bezirks angemessen ist.

Abbildung 1: Lage des Planungsgebietes im Wiener Stadtgebiet



Unmittelbares Ziel der Planung ist sowohl die Erlangung von Lösungsvorschlägen für die Nach- bzw. Umnutzung des Brauereigeländes und der Gebäude als auch die Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes für den Raum in Ver-/Anbindung an den östlich angrenzenden „Liesinger Platz“.

Die besondere Schwierigkeit und Komplexität der anspruchsvollen Planungsaufgabe, insbesondere

- die Umsetzung städtebaulicher Zielsetzungen,
- die Verwertung des Areals mit standortadäquater und marktfähiger Bebauung angesichts diverser Nutzungseinschränkungen,
- der Umgang mit der bestehenden Bausubstanz,

haben die verantwortlichen Politiker und Stadtplaner dazu veranlaßt, für die vorliegende städtebauliche Aufgabenstellung ein geladenes und anonymes „Städtebauliches Gutachterverfahren“ zu veranstalten, dessen Ergebnisse möglichst rasch in die Erstellung eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes einfließen sollen.

STÄDTEBAULICHES GUTACHTERVERFAHREN WIEN 23, „BRAUEREI LIESING“

MA 21B

B VERFAHRENSBEDINGUNGEN

B.1 Art und Gegenstand des städtebaulichen Gutachterverfahrens

Das Verfahren wird als **geladenes** (Pkt. B.5) und **nonymes Gutachterverfahren** durchgeführt.

Gegenstand des städtebaulichen Gutachterverfahrens ist die Erlangung von Lösungsvorschlägen für die Nach-/Umnutzung des Geländes und der Gebäude der ehemaligen **Brauerei Liesing** im 23. Wiener Gemeindebezirk, Breitenfurterstraße und die Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes in Ver-/Anbindung an den „Liesinger Platz“.

B.2 Veranstalter

Stadt Wien, vertreten durch die **Magistratsabteilung 21B -**
Stadtteilplanung und Flächennutzung Süd

A-1082 Wien, Rathausstraße 14-16

| | | | |
|-------------------|-------------------------------|---------|--|
| Abteilungsleiter: | OSR Dipl.-Ing. Walter Vokaun | Tel.: | (01) 4000-88 111 |
| Ansprechpartner: | StBR Dipl.-Ing. Walter Krauss | Tel.: | (01) 4000-88 171 |
| | | Tel.: | (01) 4000- |
| | | Fax.: | (01) 4000-99-88 115 |
| | | e-mail: | post@m21abb.magwien.gv.at |

BBAG – Österreichische Brau-Beteiligungs-Aktiengesellschaft

A-4020 Linz, Poschacherstraße 35

| | | | |
|------------------|---------------------------------|---------|--|
| Ansprechpartner: | Prokurist Mag. Christoph Kittel | Tel.: | 0732/6951-2638 |
| | | Fax: | 0732/6951-2443 |
| | | e-mail: | c.kittel@bbag.com |

B.3 Anlaufstelle und Berater der Veranstalter

Verantwortlich für die Organisation des städtebaulichen Gutachtens, die Erstellung der Ausschreibungsunterlagen und die Vorprüfung sowie als Anlaufstelle für die Ausgabe der Unterlagen und alle Anfragen bezüglich Organisation und Aufgabenstellung gilt:

Regional Consulting ZT GmbH

A-1050 Wien, Schloßgasse 11

| | | | |
|------------------|-------------------------------|---------|-------------------|
| Ansprechpartner: | Dipl.-Ing. Astrid Hergovich | Tel: | (01) 544 07 80-38 |
| | Dipl.-Ing. Gerald Stöger | Tel: | (01) 544 07 80-32 |
| | Dipl.-Ing. Dr. Kurt Puchinger | Tel: | (01) 544 07 80 |
| | | Fax: | (01) 548 49 56 |
| | | e-mail: | rc@regcon.co.at |

An die Anlaufstelle können Anfragen oder Korrespondenzen gerichtet werden, jedoch nur solche, die sich auf die Organisation des Gutachtens beziehen. Fragen zur Ausschreibung und zur Aufgabe können nur im Rahmen des allen Teilnehmern bekanntgegebenen Informationsgespräches bzw. der schriftlichen Fragebeantwortung behandelt werden. In der Anlaufstelle sind die Projekte einzureichen.

B.4 Weitere Berater der Veranstalter

Die Veranstalter des Gutachterverfahrens werden weiters von

Rosinak & Partner GmbH

Dipl.-Ing. Dr. Werner Rosinak

A-1050 Wien, Schloßgasse 11

für das Fachgebiet Verkehr und

Dipl.-Ing. Roman Ivancsics

A-1090 Wien, Liechtensteinstrasse 121

für das Fachgebiet Grünraum und Erholung

beraten.

B.12 Beurteilung

B.12.1 Zusammensetzung des Beurteilungsgremiums

Seitens der Veranstalter wird ein Beurteilungsgremium eingesetzt, das wie folgt zusammengesetzt ist:

- Vorstandsdirektor Dr. Georg Casper BBAG
- Prok. Mag. Christoph Kittel BBAG
- Bezirksvorsteher Manfred Wurm Bezirksvorsteher für den 23. Gemeindebezirk
- o.Univ. Prof. arch. Dipl.-Ing. Günther Domenig Architekt, Graz
- Univ. Prof. Mag. arch. Elsa Prochazka Architektin, Wien
- o.Univ. Prof. Dipl.-Ing. Kunibert Wachten TU Wien, Institut für Städtebau und Raumplanung
- ao.Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Arnold Klotz Stadt Wien, MD - Gruppe Planung
- SR Dipl.-Ing. Josef Matousek Stadt Wien, MA 19 – Architektur und Stadtgestaltung
- OSR Dipl.-Ing. Walter Vokaun Stadt Wien, MA 21B – Stadtteilplanung und Flächennutzung Süd

B.12.2 Funktionen im Beurteilungsgremium

Der Vorsitzende, die stellvertretenden Vorsitzenden und der Schriftführer und dessen Stellvertreter werden im Zuge der konstituierenden Sitzung des Beurteilungsgremiums am 6.9.2000 gewählt:

- Vorsitzender
- stellvertretender Vorsitzender
- stellvertretender Vorsitzender
- Schriftführer
- stellvertretender Schriftführer

B.12.3 Beziehung beratender Experten

Als beratende Experten des Beurteilungsgremiums werden neben den Mitarbeitern der Veranstalter an den Sitzungen teilnehmen:

- **Dipl.-Ing. Dr. Werner Rosinak**, Rosinak & Partner GesmbH, Fachbereich Verkehr
- **Dipl.-Ing. Roman Ivancsics**, Fachbereich Grünraum und Erholung
- **Dipl.-Ing. Dr. Kurt Puchinger**, Regional Consulting ZT GmbH
- **SR Dipl.-Ing. Brigitte Jilka**, Stadt Wien, Magistratsabteilung 18

Stand: 01.09.2000

Bearbeitung: Regional Consulting ZT GmbH

Ausschreibungstext

Seite 13

STÄDTEBAULICHES GUTACHTERVERFAHREN WIEN 23, „BRAUEREI LIESING“

MA 21B

- **Dipl.-Ing. Dr. Kurt Ricica**, Stadt Wien, Magistratsabteilung 22
- **Vertreter des Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds WBSF**
- **Vertreter des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds WWFF**

B.12.4 Aufgabe des Beurteilungsgremiums

Das Beurteilungsgremium wird

- die Expertisen beurteilen,
- Empfehlungen zur weiteren städtebaulichen Entwicklung des Gebietes abgeben,
- Empfehlungen zur Heranziehung eines oder mehrerer Experten für die städtebauliche Bearbeitung im Zuge der Neufestsetzung des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes abgeben, sowie
- beim Informationsgespräch lt. Pkt. B.9.1 vertreten sein.

B.12.5 Beurteilungskriterien und Arbeitsweise des Beurteilungsgremiums

Die eingereichten Beiträge werden vom Beurteilungsgremium nach folgenden Kriterien, deren nachstehende Reihung jedoch keinerlei Wertung oder Gewichtung vornimmt, beurteilt:

- Wirtschaftlichkeit des Projektes
- Ökologische Vertretbarkeit der Realisierung
- Integration in das städtebauliche Umfeld
- Funktions- und Nutzungsverteilung, einschließlich ihrer zeitlichen Abfolge (Zwischennutzungen)
- Soziale Infrastruktur und Grünraumplanung
- Gestaltqualität (Grundrisse, Baukörper, Freiräume etc.)
- Lösungsvorschläge zur Verkehrserschließung
- Zeitliche Abfolge der Umsetzung, Zwischennutzungsstrategien
- Umsetzbarkeit in einen Flächenwidmungs- und Bebauungsplan
- Möglichkeit einer möglichst raschen Umsetzung des vorgeschlagenen Projektes

Das Beurteilungsgremium wird während seiner Beurteilungssitzung eine Differenzierung, allenfalls auch eine Gewichtung dieser Beurteilungskriterien vornehmen.

Das Beurteilungsgremium wird am 18. und 19.01.2001 zur Beurteilung zusammentreten.

Zur Unterstützung des Beurteilungsgremiums können an dessen Sitzungen die Vorprüfer, die Berater der Veranstalter und deren Hilfskräfte sowie alle weiteren für die Organisation und Versorgung des Beurteilungsgremiums erforderlichen Hilfskräfte teilnehmen.

Das Beurteilungsgremium wird die Beiträge beurteilen und Empfehlungen im Sinne von Pkt. B.12.4 abgeben.



Abteilungsleiter: OSR Dipl.-Ing. Walter Vokaun



STÄDTEBAULICHES GUTACHTERVERFAHREN

Wien 23., „Brauerei Liesing“
Jänner 2001

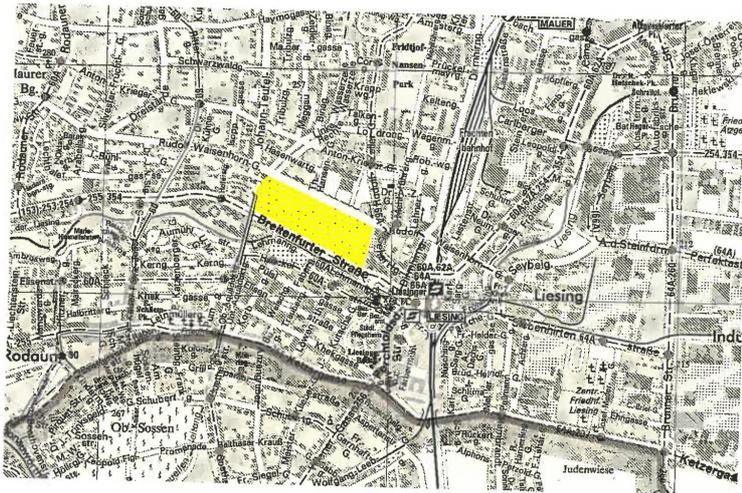
Inhalt und Gestaltung: Regional Consulting ZT GmbH

DIE AUSGANGSSITUATION

Der Planungsstandort liegt im 23. Wiener Gemeindebezirk und umfasst das 10 ha große Areal der stillgelegten „Brauerei Liesing“ in der Breitenfurter Straße in unmittelbarer Nähe des „Liesinger Platzes“. Es gilt als Leitziel, den Entwicklungsspielraum, der aufgrund der Stilllegung des Brauereibetriebes entsteht, zu nutzen, um das Zentrum Liesing in den nächsten zehn Jahren zu einem attraktiven und gut funktionierenden Bezirkszentrum zu machen, das der Bedeutung des Bezirks angemessen ist.

Unmittelbares Ziel der Planung ist sowohl die Erlangung von Lösungsvorschlägen für die Nach- bzw. Umnutzung des Brauereigeländes und der Gebäude, als auch die Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes für den Raum in Ver-/Anbindung an den östlich angrenzenden „Liesinger Platz“.

Lage des Planungsgebietes



DIE AUFGABENSTELLUNG

Aufgrund der Betriebsstilllegung der Brauerei Liesing entsteht ein Entwicklungsspielraum, der im Rahmen einer städtebaulichen Neudefinition entsprechend genutzt werden soll.

Zur Erlangung von Lösungsvorschlägen für die Nach-/Umnutzung des Geländes und der Gebäude der ehemaligen Brauerei Liesing wurde ein geladenes städtebauliches Gutachterverfahren durchgeführt, dessen Ergebnisse in die Erstellung eines Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes einfließen sollen.

Grundsätzliche Ziele:

- die Aufwertung des Zentrums Liesing
- die Integration des Gestaltungskonzeptes in die angrenzenden Strukturen
- die Erhaltung der Waldbestände und allenfalls
- die Berücksichtigung der historischen Bausubstanz (Silo, Kelleranlagen) sowie
- die Hauptschließung des Areals von der Breitenfurter Straße aus

wurden definiert und bildeten die Vorgaben für das Gutachterverfahren.

DAS ERGEBNIS

Am 18. und 19. Jänner 2001 fand unter dem Vorsitz von Herrn o.Univ. Prof. Dipl.-Ing. Kunibert Wachten die Gremiumssitzung zum städtebaulichen Gutachterverfahren „Brauerei Liesing“ statt.

Nach intensiver Diskussion der Vor- und Nachteile der einzelnen Arbeiten und der in den einzelnen Beiträgen enthaltenen Wertsetzungen im Umgang mit den spezifischen Prägungen des Standortes formuliert die Jury einige inhaltliche Eckpunkte, an denen sich die Entscheidungsfindung orientiert.

- Die landschaftsräumliche, siedlungsstrukturelle und funktionale Unterschiedlichkeit von Kuppen-, Hang- und Tallage ist zu profilieren und in eine prägnante konzeptionelle und gestalterische Gesamtidée zu übersetzen, die dem ehemaligen Brauereiareal auch in Zukunft eine spezifische, unverwechselbare Charakteristik gibt.
- In dieser Gesamtidée soll sich ein konzeptionelles Zusammenwirken von historischen Prägungen und neuem Profil gestalterisch und funktionell ausdrücken.
- Das neue Gebiet soll mit seiner vielfältigen Umgebung, insbesondere mit dem Kern Liesings, über für jeden jederzeit frei und ohne "private Schranken" zugängliche, komfortable und sichere öffentliche Räume verknüpft werden, die in ihren Dimensionen dem Ort und seiner künftigen Entwicklung angemessen sind.
- Der Brauerei-Turm gehört zum Ortsbild Liesings. Wenn auf diesem Standort Hochhäuser vorgesehen werden, dann sollen diese ausschließlich der Umbau oder die Ergänzung des vorhandenen Turmes sein.

- Die etappenweise Verwertbarkeit des Grundstückes für sinnvolle immobilienwirtschaftliche Einheiten muss konzeptionell so Inhalt der Entwürfe sein, dass keine städtebaulichen Torsi in Zwischenphasen entstehen.
- Das Einkaufszentrum ist so zu organisieren, dass es eine eigenständige immobilienwirtschaftliche Einheit ist, die für sich bauplatzfähig ist und die notwendige Kunden-Sogwirkung entfaltet, ohne die öffentliche Durchlässigkeit der Nahtstelle vom Liesinger Platz und dem neuen Gebiet zu beeinträchtigen.
- Der Umgang mit den vorhandenen Grünbeständen und ebenso der Adaptierungsaufwand bei der Erschließung des Areals dürfen zu keinen rechtlichen, wirtschaftlichen und zeitlichen Restriktionen führen.

Am 19. Jänner 2001 erfolgte eine einstimmige Entscheidung der Jurymitglieder: Der Beitrag von **Coop Himmelblau Prix & Swiczinsky GmbH** wurde als Sieger des Gutachterverfahrens ausgezeichnet.

Zweitgereiht wurde - ebenfalls einstimmig - der Beitrag von Hermann & Valentiny GmbR.

Das Siegerprojekt ist unter Einhaltung der seitens der Jury definierten Auflagen zu überarbeiten, wobei eine sinnvolle Abstimmung mit Wohnbauträgern, immobilienwirtschaftlichen, gestalterischen Belangen sowie mit den Interessen des Bezirkes unter Berücksichtigung der städtebaulichen Handschrift der Projektanten im Vordergrund steht.

Der Verfasser des durch das Beurteilungsgremium ausgewählten Leitprojektes soll in weiterer Folge mit der Ausarbeitung eines Entwurfes des Flächenwidmungs- und Bebauungsplanes für das Planungsgebiet beauftragt werden.

Die Qualitäten der anderen Beiträge wurden jedoch vom Beurteilungsgremium ausdrücklich gewürdigt.

DIE EINZELNE BEITRÄGE

Im Folgenden wird ein Überblick über die einzelnen Beiträge mit ihren Charakteristiken gegeben, wobei das Siegerprojekt von Coop Himmelblau Prix & Swiczinsky GmbH als Erstes und der zweitgereichte Beitrag von Hermann & Valentiny GmbR als Zweites vorgestellt wird.

Kurzbeschreibung des Siegerbeitrages Coop Himmelblau Prix & Swiczinsky GmbH - Wien

Projektteam: Wolf D. Prix, Helmut Swiczinsky, Frank Stepper, Paul Kath (Projektleitung)
Pavel Bodzak, Verena Boyer, Sven Gränitz, Wolfgang Leitgeb,
Stefan Pfefferle, Mark Steinmetz

Die topographische Bruchlinie an einer offenen, stark durch Vegetationsbestand geprägten Siedlungsform zu den gründerzeitlichen Bauten im Süden wird stadträumlich neu definiert und eröffnet so eine neue Qualität durch Transformation von einem Industriegelände einerseits, zu einem neuen urbanen Feld und zum klar definierten Wohngebiet andererseits, beides mit hohen Standortqualitäten.

Erreicht wird diese Neuordnung durch das für den Entwurf konstituierende Schlangen-Element, das der topographischen Bruchlinie folgt. Mit dieser Maßnahme wird nicht nur die durch den Äquadukt vorgegebenen Torsituation neu betont, es eröffnet sich dadurch räumlich ein neues urbanes Feld, das bis zum Zentrum Liesing wirkt.

Über die raumbildende Qualität hinaus bildet das Element der Schlange die subtile Möglichkeit einer gut funktionierenden Nord-Süd-Verbindung der beiden städtebaulich unterschiedlich geprägten Bereiche:

Durch Ausnutzung des Geländesprunges und Einführen eines öffentlichen Zwischengeschoßes entsteht eine zweite öffentliche Ebene, gleichzeitig erlauben unterschiedliche Durchlässigkeiten des Bauvolumens den Durchfluss und das Kontinuum der urbanen und der begrünten Zonen. So wird jegliche Barrierewirkung aufgehoben, ohne die Präzision der Raumdefinition zu mindern.

Werden im Norden die Grünflächen und Kleinobjekte großteils in die Neukonzeption eines Villenviertels eingebunden, wird entlang der Breitenfurter Straße ein neuer öffentlicher Raum mit Einkaufszentrum und Bürogebäuden begründet.

Charakteristisch ist die Neuinterpretation der dichten Verbauung südlich der Breitenfurter Straße in urbaner Form, angebunden an den Liesinger Anger jedes suburbane Klima vermeidend, jedoch in angemessener Form auf die vorhandene Substanz der bestehenden Bebauung eingehend.

Die Autoren schlagen vor, historische Bauten und Elemente zu erhalten, als landmarks auch gleichzeitig mit neuen Funktionen zu erfüllen, was durch das punktuelle Setzen und Anbinden an die neuen Nutzungen möglich und sinnvoll erscheint (Wellnesscenter, Schallschutz, Museum, Raumreserven).

Auf einen Erhalt des Silos wird aufgrund der städtebaulichen Analyse und unter Berücksichtigung der Unwirtschaftlichkeit erforderlicher Maßnahmen zur Nachnutzung verzichtet.