



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Wohnpark Tullnerfeld: Neue Form von Suburbia? –
Eine empirische Analyse des Potenzials an
postmodernen Lebensformen im suburbanen Wiener
Umland“

verfasst von / submitted by

Ursula Donhauser, BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of

Master of Arts (MA)

Wien, 2016 / Vienna 2016

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. Hans-Heinrich Blotevogel

Mitbetreut von / Co-Supervisor:

Mag. Dr. Alois Humer

Danksagung

Diese Masterarbeit markiert das Ende meiner Studienzeit. Daher ist es angebracht, den Menschen zu danken, die mich (nicht nur in diesem Lebensabschnitt) unterstützt haben.

Zunächst möchte ich meinem Betreuer Univ.-Prof. Dr. Hans-Heinrich Blotevogel herzlichen Dank aussprechen, der mir im Zuge dieser Masterarbeit besonders in der Konzeptionsphase wichtige Impulse geliefert hat. Ein weiteres großes Dankeschön gebührt meinem Co-Betreuer Mag. Dr. Alois Humer, der mir stets Geduld entgegenbrachte und mir in jeder Phase des Entstehungsprozesses mit konstruktiver Kritik hilfreich zur Seite stand.

Ich bin auch sehr dankbar dafür, dass ich bei der Lehrveranstaltung „PSE Wie Räume gemacht werden – Fallstudie Tullnerfeld“, die von den beiden im SS 2016 geleitet wurde, Gast sein durfte. Ich konnte dort in der Einführungsphase eine Präsentation über das Tullnerfeld halten. Des Weiteren wurden mir die Berichte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Verfügung gestellt, was sich für diese Masterarbeit als nützlich erwies. Speziell danken möchte ich Patrick Muigg, der mir Transkripte seiner Befragungen mit Zugezogenen zum Wohnpark Tullnerfeld überließ, womit diese in die empirische Analyse miteinfließen konnten.

Auch LKR ÖK.Rat Rudolf Friewald, in seiner Funktion als Bürgermeister der Marktgemeinde Michelhausen, möchte ich herzlichen Dank aussprechen, da er mir die Kontaktdaten der Käuferinnen und Käufer der Bauparzellen im Wohnpark Tullnerfeld zur Verfügung stellen konnte.

Ein große Dankeschön gilt auch Sandra Folie, BA MA MA, die sich dazu bereit erklärt hat, diese Arbeit Korrektur zu lesen.

Der größte Dank jedoch gebührt meiner Familie, vor allem meinen Eltern Hans und Helga, die mich in meinem bisherigen Leben stets unterstützt und mir alles ermöglicht haben. Auch mein Bruder Hannes, meine Großeltern, Tanten, Onkeln, Cousins und Cousins dürfen nicht unerwähnt bleiben. Ihr seid eine großartige Familie!

Danken möchte ich natürlich auch den Menschen, die ich zu meinen Freundinnen und Freunden zählen darf. Besonders zum Studienabschluss seien nicht nur jene gemeint, die ich seit der Kindheit kenne, sondern vor allem die, die ich im Laufe dieser Studienjahre gewinnen durfte. Mit euch allen verbinde ich unzählige unvergessliche Momente!

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, im Dezember 2016

Ursula Donhauser

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	9
1.1	Problemstellung und Zielsetzung.....	12
1.2	Fragestellungen und Thesen	13
1.2.1	Hauptfragestellung.....	13
1.2.2	Teilfragestellungen.....	13
1.2.3	Thesen.....	14
1.3	Methodische Vorgangsweise	14
1.3.1	Literatur- und Medienrecherche	14
1.3.2	Beobachtungen im Wohnpark Tullnerfeld	15
1.3.3	Qualitative, leitfadengestützte Expertinnen- und Experteninterviews.....	16
2	Theoretischer Hintergrund – Entwicklung der Lebensformen von der Moderne zur Postmoderne.....	19
2.1	Verständnis von Moderne und Postmoderne aus interdisziplinärer Perspektive ...	19
2.1.1	Entwicklung vom Fordismus zum Postfordismus.....	23
2.2	Entwicklung von der Suburbia zur Postsuburbia.....	32
2.2.1	Stadtregion	33
2.2.2	Phasenmodell der Stadtentwicklung	36
2.2.3	Suburbanisierung - Postsuburbanisierung	39
2.3	(Post-)Moderne in Zusammenhang mit (Post-)Suburbia	51
2.4	Verknüpfung der Theorie mit der Problemstellung	54
3	Untersuchungsraum Tullnerfeld – Regionale Entwicklung in der Wiener Suburbia	56
3.1	Stadtregion Wien – Charakterisierung und demographische Entwicklung	56
3.1.1	Abgrenzung durch die STATISTIK AUSTRIA	57
3.1.2	Abgrenzung durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO).....	60
3.2	Tullnerfeld – Charakterisierung und demographische Entwicklung	63
3.3	Bahnhof Tullnerfeld – Anlassfall für die Siedlungserweiterung in Pixendorf	67
3.4	Wohnpark Tullnerfeld	70
3.4.1	Charakterisierung des Untersuchungsgebiets.....	72
3.4.2	Vermarktung des Siedlungserweiterungsgebiets.....	74

4	Empirischer Teil – Experteninterviews mit Vertreterinnen und Vertretern der zugezogenen Bevölkerung des Wohnparks Tullnerfeld	76
4.1	Verwendete Methodik.....	76
4.2	Darstellung der Ergebnisse nach thematischen Blöcken	79
4.2.1	Statistische Angaben zu den befragten Personen.....	79
4.2.2	Letzte Wohnstation(en) vor dem Wohnpark Tullnerfeld.....	80
4.2.3	Gründe für den Zuzug in den Wohnpark Tullnerfeld.....	81
4.2.4	Alternativen zum Zuzug in den Wohnpark Tullnerfeld	86
4.2.5	Nutzung des Bahnhofs Tullnerfeld	89
4.2.6	Wünsche und Erwartungen hinsichtlich der Entwicklung der Infrastruktur in Pixendorf und der Region	92
4.2.7	Typischer Tagesablauf.....	100
4.2.8	Soziale Kontakte in Pixendorf	102
4.2.9	Entwicklung in der Zukunft.....	105
4.2.10	Gesamteindruck.....	106
5	Diskussion und Interpretation	107
6	Verzeichnisse.....	115
6.1	Literatur- und Medienverzeichnis.....	115
6.2	Abbildungsverzeichnis	126
6.3	Tabellenverzeichnis.....	128
7	Anhang.....	i
	I Lageplan vom Wohnpark Tullnerfeld.....	i
	II Impressionen vom Wohnpark Tullnerfeld	ii
	III Impressionen vom Bahnhof Tullnerfeld	vi
	IV Interviewleitfaden der Experteninterviews.....	vii
	V Charakterisierung der befragten Familien	viii
	VI Kurzfassung	ix
	VII Abstract	ix
	VIII Curriculum Vitae	x

1 EINLEITUNG

Die vorliegende Masterarbeit befasst sich mit der Thematik „Wohnpark Tullnerfeld“. Es handelt sich bei diesem Wohnpark um eine kürzlich entstandene Siedlungserweiterung eines kleinen Ortes im Tullnerfeld namens Pixendorf, die sich unweit – weniger als zwei Kilometer – vom neu errichteten Bahnhof Tullnerfeld befindet. Die Ortschaft Pixendorf zählte vor der Aufschließung des angesprochenen Siedlungsgebiets ca. 250 Einwohnerinnen und Einwohner und weist zum Teil noch traditionell dörfliche (bäuerliche) Strukturen auf. Pixendorf zählt neben sieben anderen Katastralgemeinden zum Gemeindegebiet der Marktgemeinde Michelhausen im Südwesten des Bezirks Tulln an der Donau in Niederösterreich.

Der Wohnpark befindet sich am östlichen Rand des Dorfes und beinhaltet in einer ersten Ausbaustufe in etwa 80 Bauparzellen für Einfamilien- bzw. Doppelhäuser. Im Dezember 2016 waren 30 Haushalte bewohnt, elf Grundstücke wurden gerade bebaut und knapp die Hälfte der Parzellen war noch unbebaut. Daneben gibt es zwei weitere Bebauungsformen: eine Reihenhäuseranlage mit zehn Wohneinheiten wurde errichtet. Diese Mietwohnungen wurden im Juni 2016 an die Bewohnerinnen und Bewohner übergeben. Des Weiteren wurde eine Wohnhausanlage erbaut, die 37 Wohneinheiten beinhaltet. Die Übergabe der frei finanzierten Eigentumswohnungen, die in ihrer Größe zwischen ca. 45 und 110 Quadratmetern variieren, erfolgte im August 2016. Die Homepage des Wohnparks wies im Dezember 2016 fünf noch freie Wohnungen auf, wobei eine davon seit Kurzem zu mieten war (vgl. WOHNPAK TULLNERFELD 2014a). Trotz der Reihenhäuser und Wohnhausanlage stellt sich dieses Wohngebiet vor allem als Einfamilienhaus-Siedlung dar. Zusätzliche Siedlungserweiterungen noch unbekannten Ausmaßes im Wohnpark sind geplant. Bezüglich der ersten Ausbaustufe wies die Webseite der Marktgemeinde Michelhausen noch zehn freie Parzellen aus (vgl. MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN o.J.a), während auf jener des Wohnparks Tullnerfeld lediglich zwei noch zu kaufende Grundstücke angegeben waren (vgl. WOHNPAK TULLNERFELD: 2014b).

Die Schaffung eines Wohnparks an diesem Standort stand mit dem Bau des Bahnhofs Tullnerfeld in Zusammenhang – beide fielen zeitlich in die gleiche Periode. Der Regionalbahnhof wurde mit dem ÖBB-Fahrplanwechsel im Herbst bzw. Winter 2012 eröffnet, während einige Monate später die ersten Personen in ihre neu errichteten Eigenheime im Wohnpark Tullnerfeld einzogen. Der Bahnhof Tullnerfeld stellt die einzige Haltestelle an der neu konzipierten ÖBB-Westbahnstrecke zwischen Wien und St. Pölten dar und ist im Grenzbereich zwischen den drei Marktgemeinden Judenau-Baumgarten, Langenrohr und Michelhausen (alle Bezirk Tulln an der Donau) situiert. Durch diese Haltestelle an der Hochleistungsstrecke ist es nun möglich, in kurzer Zeit in die Landeshauptstadt St. Pölten (eine knappe Viertelstunde) bzw. in die Bundeshauptstadt Wien (knapp 15 bis gute 20 Minuten – je nach angefahrenem Bahnhof) zu gelangen. Dass das Tullnerfeld in gewisser Weise „näher“ an die urbanen Agglomerationen (insbesondere Wien) gebracht wurde, übt eine besondere Attraktivität auf all jene Personen aus, die einen Wohnstandort im ländlichen Gebiet, jedoch in der Nähe der Großstadt bevorzugen. Dazu sei auf Nils LEBER und Klaus KUNZMANN (2006) verwiesen, die eine Typisierung der ländlichen Räume (in Deutschland) vornahmen. Auf Basis dieser Kategorisierung kann für das Tullnerfeld durch den Bahnhofsbau (und die damit einhergehende Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs) ein Aufstieg in der Hierarchie der ländlichen Räume angenommen werden

(siehe Kap. 2.2.1 und 3.2). Es wurden Suburbanisierungsprozesse in Gang gebracht. Da diese im Vergleich zu anderen im Wiener Umland liegenden suburbanen Gebieten jedoch zeitlich erst viel später einsetzten, kann man im Fall des Tullnerfelds von einer verspäteten Suburbanisierung sprechen.

Im Zuge der Forschungen diese Masterarbeit betreffend soll untersucht werden, ob der angesprochene Wohnpark als eine neue Form von Suburbia bezeichnet werden kann. Die Vermutung in diese Richtung ergibt sich durch die Annahme der Autorin, dass sich vorwiegend Menschen in diesem Neubaugebiet – in seiner physischen Ausprägung suburban (wie in Kap. 2.2.3 bestätigt) – niederlassen, deren Wohnbiographie sich (auch) aus urbanen Wohnerfahrungen zusammensetzt und deren Lebensformen deshalb möglicherweise eine postmoderne Prägung aufweisen. Ein weiterer Faktor, welcher auf diese postmoderne Lebensweise hindeuten könnte, ist eine Affinität der neuen Bewohnerinnen und Bewohner dem öffentlichen Verkehr gegenüber (in Form des Regionalbahnhofs Tullnerfeld). Die Diskrepanz zwischen der suburbanen räumlichen Ebene und den postmodernen Lebensformen der Neuzugezogenen (ausgenommen Bewohnerinnen und Bewohner der Reihenhäuser und Wohnhausanlage) bzw. ihr Potenzial an postmodernen Lebensformen stellt den Kern dieser Masterarbeit dar.

Das besondere Interesse der Verfasserin bezüglich der dargestellten Thematik ergibt sich dadurch, dass sie in besagtem Ort (Pixendorf) aufgewachsen und verwurzelt ist. Hinzu kommt, dass sich für sie im Laufe ihrer Studienjahre bevölkerungspolitische Problematiken als besonders spannend herausgestellt haben. Dies alles lässt diese Masterarbeitsthematik als äußerst geeignet erscheinen. Des Weiteren existieren zum speziellen Forschungsbereich des Tullnerfelds und seiner derzeitigen dynamischen Entwicklung in sämtlichen Bereichen erst wenige bis keine Erkenntnisse. Deshalb wird mit dieser Arbeit versucht, einen kleinen Teil zur Regionalforschung im Tullnerfeld beizutragen. In diesem Zusammenhang ist es sicherlich nicht von Nachteil, dass der Verfasserin die örtlichen Gegebenheiten und Besonderheiten vertraut sind. Aber auch ohne besonderes bevölkerungspolitisches Interesse sind die Themen Bahnhof und Wohnpark Tullnerfeld lokal in aller Munde. Alteingesessene Pixendorferinnen und Pixendorfer sind neugierig bezüglich der zukünftigen Entwicklungen im Ort und in der Region – schließlich ändert sich das Mobilitätsverhalten und nicht zuletzt auch das Erscheinungsbild sowie die Bevölkerungsstruktur von Pixendorf in hohem Ausmaß.

Die Gliederung der Masterarbeit stellt sich wie folgt beschrieben dar: Zunächst wird im ersten Block die Problemstellung als Grundlage dieser wissenschaftlichen Arbeit nähergebracht sowie auch die Ziele, die erreicht werden sollen. Des Weiteren werden Fragestellungen und Thesen aufgestellt, die der bestmöglichen Erarbeitung der Zielsetzungen dienen. In einem weiteren Teilkapitel werden schließlich die Methoden, die im Forschungsverlauf eingesetzt wurden, angeführt und charakterisiert.

Der zweite Block stellt den theoretischen Rahmen der Untersuchung dar. Essentielle Fachbegriffe und -theorien sowie der Status Quo der Forschung werden erläutert. Das erste Teilkapitel dieses Theorieteils befasst sich mit den Begriffen der Moderne und Postmoderne. Zunächst werden sie aus interdisziplinärer Hinsicht erklärt, um danach auf das Begriffspaar Fordismus

– Postfordismus, das als wirtschaftliche Ausprägung der Moderne und Postmoderne verstanden werden kann, eingehen zu können. Das folgende Teilkapitel stellt die Bezeichnungen Suburbia und Postsuburbia in den Mittelpunkt, die wiederum die räumlichen Ausprägungen der Moderne und Postmoderne darstellen. Neben der historischen Entwicklung von Suburbanisierungs- zu Postsuburbanisierungsprozessen wird davor auf andere städtebauliche Begrifflichkeiten eingegangen (Stadtregion und Phasenmodell der Stadtentwicklung). Nachdem der suburbane und postsuburbane Raum beschrieben und vorher die Moderne und Postmoderne und ihre charakteristischen Lebensformen dargestellt wurden, befasst sich das nächste Teilkapitel mit dem Zusammenhang zwischen diesen Phänomenen. Es wird herausgearbeitet, welche Beziehungen zwischen den Ausdrücken bestehen. Schlussendlich werden im letzten Teilkapitel die theoretischen Ausführungen und die eingangs erläuterte Problemstellung verknüpft, um bereits erste Teilergebnisse bzw. Mutmaßungen zu den erwarteten Ergebnissen darstellen zu können.

Ein weiterer Block der Arbeit befasst sich mit dem Tullnerfeld an sich. Es soll beschrieben werden, wie sich die regionale Entwicklung in der Wiener Suburbia darstellt(e). Um einen bestmöglichen Überblick zu schaffen, wird zu Beginn die Stadtregion Wien auf verschiedene Weise in ihrer demographischen Entwicklung charakterisiert. Danach wird speziell auf die Region Tullnerfeld eingegangen, wo neben naturräumlichen Besonderheiten auch die Demographie nicht zu kurz kommt. Folgend wird auf den mutmaßlichen Anlassfall für die Siedlungserweiterung in Pixendorf – den Bahnhof Tullnerfeld – eingegangen. Und schließlich rückt der Wohnpark Tullnerfeld in den Fokus, indem er als Untersuchungsgebiet charakterisiert und auch die Vermarktung des Siedlungsgebiets dargestellt wird.

Der vierte Block der Masterarbeit stellt den empirischen Teil dar. Es handelt sich dabei um Experteninterviews, welche die Verfasserin mit elf Familien, die in den Wohnpark Tullnerfeld zugezogen sind, geführt hat. Zunächst wird auf die methodische Vorgangsweise explizit eingegangen, bevor die Ergebnisse der Interviews themenbezogen dargestellt werden. Der Leitfaden, anhand dessen die Befragungen mit den Bewohnerinnen und Bewohnern durchgeführt wurde, befindet sich im Anhang.

„Diskussion und Integration“ ist der Titel des fünften Blocks. Er kann auch als zweiter Theorie-Teil betrachtet werden, da er Bezug auf den zweiten Block der Arbeit (Theoretischer Hintergrund) nimmt. Er dient dazu, die Ergebnisse der empirischen Analyse in den theoretischen Rahmen einzuordnen. Hierbei ist es wichtig, Aspekte der Ergebnisse, welche sich in aktuelle Paradigmen eingliedern lassen, herauszustreichen, aber auch auf eventuelle Diskrepanzen einzugehen, wenn die Forschungsergebnisse dem Forschungsstand nicht entsprechen.

Schlussendlich folgen die Verzeichnisse (Literatur- und Medienverzeichnis, Abbildungsverzeichnis und Tabellenverzeichnis) sowie der Anhang. In diesem sind der Lageplan des Wohnparks Tullnerfeld, Bilder des selbigen und des Bahnhofs, der im empirischen Teil eingesetzte Interviewleitfaden, die Charakterisierung der befragten Familien, die Kurzfassung in deutscher und englischer Sprache sowie der Lebenslauf enthalten.

Anmerkung: In sämtlichen Teilen dieser Masterarbeit wird nach Möglichkeit eine gendersensible Ausdrucksweise verfolgt. In wenigen Einzelfällen liegen jedoch Ausnahmen vor, in denen ausschließlich aus Gründen der einfacheren Lesbarkeit lediglich die maskuline Form Anwendung findet.

1.1 Problemstellung und Zielsetzung

Der Bau des Bahnhofs Tullnerfeld – als einziger Halt an der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Wien und St. Pölten – stellte für die öffentliche Mobilität im Tullnerfeld einen enormen Fortschritt dar. Nicht nur zur Landeshauptstadt St. Pölten wurde die Fahrzeit drastisch reduziert (nun knapp eine Viertelstunde statt einer guten Dreiviertelstunde), auch in die Bundeshauptstadt Wien gelangt man sehr zeitnah (ca. 15 bis 20 Minuten statt mindestens einer Stunde mit Umsteigen in Tulln). Durch die Verkürzung der Zug-Fahrzeiten rückte das Tullnerfeld „näher“ an Wien und St. Pölten, was für die Pendlerinnen und Pendler im Einzugsbereich des Bahnhofs als äußerst vorteilhaft bewertet werden kann. Es ist daher anzunehmen, dass die Siedlungsgebiete in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof Tullnerfeld an Attraktivität gewonnen haben, da sie die Vorzüge des eher ländlich geprägten Wohnstandorts mit der leichten und schnellen Erreichbarkeit von urbanen Zentren vereinen.

Im etwa gleichen Zeitfenster mit dem Bau und schließlich der Inbetriebnahme dieses Bahnhofs (Dezember 2012) wurde der Wohnpark Tullnerfeld aufgeschlossen. Es handelt sich um ein Siedlungserweiterungsgebiet, welches sich in weniger als zwei Kilometern Entfernung vom Regionalbahnhof in der Katastralgemeinde Pixendorf (Marktgemeinde Michelhausen, Bezirk Tulln an der Donau) befindet. Etwa 80 Bauparzellen für Einfamilien- bzw. auch Doppelhäuser wurden am östlichen Rand von Pixendorf auf vormals landwirtschaftlich genutzten Flächen aufgeschlossen. Neben den das Bild der Siedlung prägenden Einfamilienhäusern wurden weiters zehn Einheiten in Reihenhausbauweise sowie eine Wohnhausanlage mit 37 Eigentumswohnungen errichtet. Beide Bauten wurden vor wenigen Monaten an die Bewohnerinnen und Bewohner übergeben. In Zukunft wird die Siedlung erweitert werden; über das Ausmaß sind der Autorin jedoch bislang nur verschiedene Gerüchte bekannt. Allein durch Alteingesessene (und deren Kinder) kann der Wohnpark nicht besiedelt werden, da die Bevölkerungszahlen zu gering sind. Pixendorf zählte im Herbst 2012 ca. 250 Personen (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2016f), während die Marktgemeinde Michelhausen ungefähr 2.650 Bewohnerinnen und Bewohner aufwies (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2016a: 12). Aus diesem Grund kann angenommen werden, dass sich neben den aus der Region stammenden Personen vor allem Bevölkerungsteile aus den urbanen Gebieten (wie Wien) hier ansiedeln. Menschen aus dem urbanen Raum haben die Chance, sich ihren Traum vom Wohnen am Land bzw. vom Haus im Grünen zu verwirklichen. Der Standort ist geradezu ideal dafür, die Vorteile des Landlebens mit jenen des Stadtlebens zu verknüpfen.

Es stellt sich jedoch die Frage, inwieweit die zuziehenden Bewohnerinnen und Bewohner auch tatsächlich aus der Urbia stammen. Sollte dies weitgehend zutreffen, gilt es weiters zu hinterfragen, in welchem Ausmaß diese neuen Bevölkerungsgruppen im suburbanen Tullnerfeld moderne Lebensformen aufweisen, die als typisch für die Suburbia angesehen werden (siehe

Kap. 2). Aufgrund der gewonnenen Nähe zu urbanen Zentren nimmt die Verfasserin an, dass die neu zuziehende Bevölkerung zu einem beträchtlichen Teil im urbanen Raum beheimatet war (vor allem in Wien) und somit Aspekte des dort charakteristischen urbanen (postmodern geprägten) Lebens verinnerlicht hat. In einem weiteren Schritt kann sich nun die Situation ergeben, dass eventuell vorhandene postmoderne Lebensweisen der Zugezogenen in ihr neues Leben im suburbanen Raum integriert werden. Das Ausmaß dieses Phänomens und seine Auswirkungen auf das bestehende Dorfleben sind unklar. Das möglicherweise vorhandene Potenzial an postmodernen Lebensformen der Zuziehenden zum suburban geprägten Wohnpark Tullnerfeld stellt somit die Problemstellung dar, die im Zuge der vorliegenden Arbeit behandelt wird.

Die Masterarbeit zielt daher darauf ab, zu klären, ob die Zuziehenden in den Wohnpark Tullnerfeld ein gewisses Potenzial an postmodernen Lebensweisen besitzen und inwieweit sich dieses (falls gegeben) auf ihr Leben im suburbanen Raum auswirken kann. Dazu ist es notwendig, die jeweiligen Lebenskonzeptionen und Alltagspraktiken zu untersuchen – einschließlich der Affinität öffentlichen Verkehrsmitteln gegenüber (vor allem der Nutzung des Bahnhofs Tullnerfeld). Des Weiteren ist die ausschlaggebende Motivation zum Zuzug Gegenstand der Forschung, um herauszufinden, inwieweit der Bahnhof Tullnerfeld eine essentielle Rolle in der Entscheidungsfindung für die Niederlassung am besagten Standort gespielt hat. Auch die Erwartungen bezüglich des Infrastrukturausbaus und andere Wünsche für das zukünftige Leben in der Siedlung sollen im Forschungsverlauf ermittelt werden.

Mittels bestimmter Kriterien werden im Kapitel „Diskussion und Interpretation“ die erzielten Ergebnisse betreffend der angeführten Forschungsinteressen mit theoretischen Aspekten aus dem ersten Theorieteil verglichen, um die im Folgenden angeführten Forschungsfragen beantworten zu können und gleichzeitig festzustellen, inwieweit die Ergebnisse dem Fachwissen entsprechen.

1.2 Fragestellungen und Thesen

Um die Arbeitsziele, die sich aufgrund der oben beschriebenen Problemstellung ergeben, bestmöglich erarbeiten zu können, wurden von der Autorin einige Fragestellungen formuliert.

1.2.1 Hauptfragestellung

Welches postmoderne Potenzial steckt in den Lebensformen der Bewohnerinnen und Bewohner des suburbanen Wohnparks Tullnerfeld?

1.2.2 Teilfragestellungen

- Wie unterscheiden sich idealtypische moderne und postmoderne Lebensformen voneinander?

- Wie unterscheiden sich idealtypische suburbane und postsuburbane Siedlungsformen voneinander?
- Welche Gründe waren für die Zugezogenen ausschlaggebend für ihre Ansiedelung im Wohnpark Tullnerfeld?
- Welche Erwartungen und Wünsche hinsichtlich der sozialen (Versorgungs-, Betreuungs-, Bildungs-, kulturelle Einrichtungen usw.) und technischen Infrastruktur bestehen für die Zugezogenen bezüglich der zukünftigen Entwicklung im Ort bzw. in der Region?
- Welche verschiedenen Lebenswelten (Haushalts- und Wohnkonfigurationen, Aktionsradien der Zugezogenen usw.) treffen im Wohnpark Tullnerfeld aufeinander?

1.2.3 Thesen

Bezugnehmend auf die angeführten Teilfragestellungen geht die Autorin von Folgendem aus: Es wird angenommen, dass der Bahnhof Tullnerfeld den Hauptgrund für die Ansiedelung der Zugezogenen, die sich vor allem aus (Jung-)Familien zusammensetzen, in den Wohnpark Tullnerfeld darstellte. Unter Annahme von vorherigen urban geprägten Wohnerfahrungen dieser neuen Bewohnerinnen und Bewohner besitzen sie ein gewisses Potenzial an postmodernen Lebensformen. Je nach Affinität dieser Personen öffentlichen Verkehrsmitteln gegenüber (besonders der Nutzung des Bahnhofs Tullnerfeld), erhöht sich deren postmodernes Potenzial. Ebenso verhält es sich mit den Erwartungen und Wünschen, welche die zugezogene Bevölkerung dem Ort bzw. der Region entgegenbringt. Je vielschichtiger und qualitativ anspruchsvoller die Erwartungshaltung ist, desto höher ist das postmoderne Potenzial einzuschätzen. Schlussendlich kann angenommen werden, dass dieses zu einem gewissen Ausmaß vorhandene postmoderne Potenzial in den Lebensformen der neuen Einwohnerinnen und Einwohner des Wohnparks (zukünftig) Auswirkungen auf die alltägliche Lebensweise im suburban geprägten Siedlungsgebiet haben wird.

1.3 **Methodische Vorgangsweise**

Im Forschungsverlauf für diese Masterarbeit wurden drei verschiedene qualitative Methoden angewendet, um die besprochenen Ziele erreichen zu können.

1.3.1 Literatur- und Medienrecherche

Die Literatur- und Medienrecherche ist für wissenschaftliche Arbeiten aus mehreren Gründen als sehr sinnvoll zu erachten. Einerseits dient sie den Forscherinnen und Forschern dazu, eine Basis an Informationen zu sammeln, die der weiteren Bearbeitung des Projekts dienlich sind. Somit kann der theoretische Rahmen erarbeitet wie auch ein Pool an nützlichen Hintergrundinformationen geschaffen werden. Des Weiteren wird sie nicht nur zu Beginn eines Forschungsverlaufs angewendet, sondern auch im fortgeschrittenen Stadium, um bereits erarbeitete Inhalte vertiefen zu können. Mithilfe anderer Methoden, wie beispielsweise Expertinnen-

und Experteninterviews, ist es nun möglich, exakter und tiefgreifender auf bestimmte Thematiken einzugehen, da die relevanten Informationen zum Einstieg in den Forschungsbereich bereits recherchiert wurden. Auch dient die Literatur- und Medienrecherche dazu, im Forschungsverlauf bereits erzielte Ergebnisse (wie Schlussfolgerungen aus durchgeführten Interviews) auf ihre wissenschaftliche Relevanz und die Möglichkeit zur theoretischen Einordnung überprüfen zu können.

In Bezug auf diese Arbeit wurde die angesprochene Methode hauptsächlich zur Erarbeitung des theoretischen Blocks (Kap. 2) angewendet. Es erfolgte eine Durchsicht von Fachliteratur in analoger und digitaler Form, um Inhalte zur Moderne und Postmoderne sowie Suburbia und Postsuburbia herausarbeiten zu können. Des Weiteren wurden auch Inhalte über methodische Instrumente und jene des Blocks über das Untersuchungsgebiet Tullnerfeld (Kap. 3) mithilfe dieser Methode erarbeitet. Für den Abschnitt über den Wohnpark Tullnerfeld im Speziellen wurden von der Autorin vor allem Prospekte, Plakatwände, Zeitungs- und Videoberichte gesichtet. In hohem Ausmaß dienten diese Medieninhalte jedoch lediglich der Sammlung von Hintergrundwissen und werden somit nicht explizit in der Arbeit verwendet. Ausnahmen hiervon sind jedoch selbstverständlich auf den ersten Blick ob der angeführten Quellenangaben ersichtlich.

Es muss jedoch auch Erwähnung finden, dass bestimmte Informationen, die nicht dem Allgemeinwissen zuzuordnen sind (und somit die Nicht-Angabe von Zitaten erlauben), der Autorin bereits ohne Recherche vorlagen, was auf ihre Abstammung und soziale Verwurzelung in Pixendorf zurückzuführen ist. Sie hat sich bemüht, dennoch Quellen für alle diese Informationen anzuführen.

1.3.2 Beobachtungen im Wohnpark Tullnerfeld

Es wurden von der Autorin einige Male Beobachtungen im Untersuchungsgebiet Wohnpark Tullnerfeld durchgeführt, die in erster Linie der Beschreibung und Charakterisierung dieses Siedlungsgebiets dienten. Der primäre Zweck der Begehung bestand darin, festzustellen, welche Parzellen gerade bebaut oder bereits bewohnt wurden – sprich, wie sich der Entwicklungsstand der Siedlung zu verschiedenen Zeitpunkten darstellte. Soziale Handlungen mit und zwischen den Bewohnerinnen und Bewohnern standen nicht im Fokus, weshalb es sich auch nicht um teilnehmende Beobachtungen handelte. Die erste Begehung fand im Vorfeld der Durchführung der Expertinnen- und Experteninterviews statt, um die Zahl der bereits bewohnten Haushalte, denen eine Interviewanfrage zukommen sollte, zu ermitteln (siehe Kap. 4). Als Grundlage dafür diente ein Plan der Siedlung, der der Verfasserin durch die Medienrecherche zugänglich war. Einige weitere Beobachtungen hinsichtlich der Bauentwicklungen der Parzellen für Einfamilien- bzw. Doppelhäuser folgten – die Auslastung der Wohneinheiten bei den Reihenhäusern und der Wohnhausanlage nach deren Übergabe war nicht das Ziel. Bereits einige Zeit vor der Konzeptualisierung der Masterarbeit (Mai 2015) konnte die Autorin – allerdings in privatem Kontext – einen buchstäblichen Überblick über den Ort Pixendorf mit dem „alten“ und „neuen“ Dorfteilen gewinnen, als sie die Möglichkeit bekam, bei einem Hubschrauberflug über die gesamte Region teilzunehmen. Die Aufnahmen, die bei dieser Gelegenheit

entstanden sowie die gesammelten persönlichen Eindrücke haben sich in Bezug auf die Masterarbeit als sehr nützlich herausgestellt.

1.3.3 Qualitative, leitfadengestützte Expertinnen- und Experteninterviews

Im Zuge der Konzeptualisierung der Masterarbeit entschied sich die Verfasserin dazu, qualitativ vorzugehen und dabei **leitfadengestützte, problemzentrierte Expertinnen- und Experteninterviews** als methodisches Instrument zu verwenden. Die Expertinnen und Experten dieser Interviews stellten die zugezogenen Bewohnerinnen und Bewohner des Wohnparks Tullnerfeld dar. Für die empirische Analyse wurden insgesamt elf Familien bzw. einzelne Mitglieder davon interviewt. Die Interviewpartnerinnen und -partner waren zum Zeitpunkt der Befragungen Ende Jänner und Anfang Februar 2016 seit mindestens einigen Wochen in Pixendorf wohnhaft.

Grundsätzlich weisen Leitfadeninterviews im Gegensatz zu offenen Erzählungen die Charakteristika der stärkeren Orientierung an den Forschungsinteressen sowie eine stärkere Strukturiertheit durch ihren Leitfaden auf. Erzählungen wiederum zeichnen sich dahingehend aus, dass durch die Befragenden und Befragten lediglich ein Impuls gegeben wird und das Interview großteils auf ein Frage-Antwort-Schema verzichtet, welches wiederum die Grundlage für leitfadengestützte Interviews bildet (vgl. MATTISSEK et al. 2013: 158f.). Die bzw. der Interviewführende besitzt die gesamte Verantwortung bezüglich der Interviewgestaltung, wodurch sich im Großteil der Fälle kein gleichgestelltes Verhältnis zwischen den am Interview beteiligten Personen ergibt. Die Interviewführerinnen und -führer sollen unter anderem danach streben, eine angenehme Gesprächssituation zu schaffen, damit sich die Befragten wohl fühlen. Auch Geduld beim Zuhören und eine flexible Handhabung des Leitfadens sind bei der Interviewführung von Vorteil; genauso wie sich offen, mit Neugier und Interesse sowie keinesfalls vorurteilsbehaftet auf die Gesprächssituation einzulassen. Dies ist nicht nur bei Leitfadeninterviews, sondern auch bei Erzählungen zu beachten (vgl. ebd.: 161; 165f.).

Bei problemzentrierten Interviews (nach FLICK 2011 – In: MATTISSEK et al. 2013: 159) im Speziellen handelt es sich um eine offene Interviewform, was bedeutet, dass den Befragten keine Antwortmöglichkeiten vorgegeben werden. Des Weiteren besitzen sie einen halb-strukturierten Charakter, der es den Befragenden und Befragten ermöglicht, flexibel auf die Interviewpartnerinnen und -partner einzugehen. Der Vorteil dieser Interviews gegenüber Erzählungen liegt somit darin, flexibler auf den Gesprächsverlauf und die jeweilige Situation reagieren zu können (falls vom Thema abgekommen wird), da die Interviews aufgrund ihres Leitfadens strukturierter gestaltet sind. Der Leitfaden dient während der Interviewführung als Hilfe, muss nicht starr verfolgt werden und kann auch gegen Ende des Gesprächs noch einmal zur Kontrolle herangezogen werden, ob alle Themen angesprochen wurden. Im Gegensatz zum Leitfaden weist ein Fragebogen mit offenen Fragen eine klarere Strukturiertheit auf, obwohl zwischen beiden gewisse Ähnlichkeiten bestehen. Der Leitfaden wurde aufgrund des Forschungsinteresses (das Problem) vorab von den Interviewerinnen und Interviewern entwickelt und zielt vor allem darauf ab, biographische Informationen bezüglich des Problems zu erfragen. Die Art des problemzentrierten Interviews eignet sich besonders gut in Situationen, in

denen bereits theoretisches Wissen über den Gegenstand bekannt ist, um spezifischere, tiefergehende Eindrücke und Inhalte zu erhalten (vgl. ebd.: 166ff.). Ergänzt kann dieses problemzentrierte, leitfadengestützte Interview werden durch beispielsweise narrative Sequenzen oder auch das Anfertigen eines Postskriptums. Hier werden nach der Interviewdurchführung Eindrücke zur Gesprächssituation festgehalten, um die Interpretation der Antworten eventuell zu erleichtern. Dies ist in jenen Fällen sinnvoll, wenn aufgrund langen Zeitverstreichens zwischen Durchführung und Analyse der Interviews oder sehr großen Stichprobenmengen die jeweilige Situation nicht mehr genau erinnerbar und somit möglicherweise der Kontext zu einigen Antworten nicht mehr nachvollziehbar ist (vgl. ebd.: 169; 171f.). Jedenfalls darf die Aufbereitung und Analyse der Gespräche nicht unterschätzt werden, da sich der Prozess als sehr zeitintensiv gestalten kann. Durch den Leitfaden ist jedoch die Auswertung der Antworten vereinfacht, da die thematischen Blöcke die direkte Vergleichbarkeit von jeweiligen einzelnen Passagen ermöglichen. Als besonders geeignet stellen sich kodierende Analyseverfahren heraus (vgl. ebd.: 173).

Der große Vorteil des problemzentrierten Interviews liegt für die Autorin in der Flexibilität, die der Leitfaden in der Interviewsituation zulässt, was auch den ausschlaggebenden Grund für die Wahl dieser Methode darstellte.

Genauso wie bei quantitativen Daten ist es erforderlich, qualitativ erhobenes Material vor der **Auswertung** aufzubereiten. Daher folgen nach der Durchführung der Interviews im Rahmen der Analyse zunächst das Postskriptum und danach die Transkription der durchgeführten Gespräche. In den meisten Fällen werden hier die Sprachaufzeichnungen der Gespräche – mit Erlaubnis der Interviewpartnerinnen und -partner angefertigt – verschriftlicht. Der Prozess des Transkribierens stellt sich als sehr zeitaufwendig dar. Transkripte sind als selektive Konstruktionen zu verstehen, da die reichhaltigen Primärdaten (Originalgespräch), aber auch die Sekundärdaten (elektronische Aufzeichnung des Interviews) erheblich im Transkriptionsprozess reduziert werden. Diese Nachteile müssen hingenommen werden, da der Transkriptionstext die einzige Möglichkeit darstellt, Inhalte der Originalsituation zur weiteren Interpretation zur Verfügung zu haben. Informationen werden dadurch dauerhaft gesichert. (vgl. MATTISSEK et al. 2013: 191f.)

Bezüglich des **Transkriptionsverfahrens** gibt es mehrere Möglichkeiten. Für die Forscherinnen und Forscher stellt sich die Frage, wie das Gesprochene wiedergegeben werden soll. Entweder entscheidet man sich zugunsten der guten Lesbarkeit (Schriftsprache) oder aber zugunsten der Authentizität (Dialekt, Denkpausen, Interjektionen usw.), was den Transkriptionsprozess zeitlich verkürzt bzw. verlängert. Auch können lediglich relevante Passagen oder aber das gesamte Gespräch verschriftlicht werden. Eine gängige Variante der Transkription ist etwa jene in literarischer Umschrift, welche die Dialektsprache berücksichtigt, und somit den Grad an Authentizität und Charme erhöht. Bei Transkriptionen in normales Schriftdeutsch werden Dialektausdrücke bereinigt, genauso wie Satzbaufehler ausgebessert, wodurch die Lesbarkeit erheblich erleichtert wird. Transkriptionen, die die Besonderheiten beim Sprechen, wie Pausen, Lachen, Interjektionen usw., festhalten, bezeichnet man als kommentierte Transkriptionen. Eine besondere Methode ist jene nach den Regeln des GAT (Gesprächsanalytisches Transkriptionssystem), wo beispielsweise je nach Länge einer Gesprächspause eine

andere Interpunktion in den Transkripten verwendet wird (vgl. MATTISSEK et al. 2013: 192ff.). Da der Inhalt der Interviews für die Autorin ausschlaggebend ist (nicht jedoch der Sprachstil usw.), wurden die Transkripte in Schriftdeutsch mit wenigen Kommentaren (um bestimmte Kontexte nicht zu vergessen) niedergeschrieben.

Bezüglich der Auswertung qualitativer Inhalte herrscht in der Fachwelt noch eine gewisse Leere, da in vielen Lehrbüchern nur sehr geringfügig bzw. abstrakt darauf eingegangen wird. Abhängig von der Art der Daten und den jeweiligen Forschungsinteressen werden jedoch drei Möglichkeiten der Auswertung herausgestrichen: Verfahren der Kodierung, Typisierung und Textinterpretation. Die beiden erstgenannten sind stärker strukturiert, während das Interpretationsverfahren stark von Intuition und Subjektivität geprägt ist. (vgl. MATTISSEK et al. 2013: 200f.)

Im Fall dieser Masterarbeit wurde die Auswertung mithilfe einer **thematischen Kodierung** durchgeführt. Hierbei besteht das Ziel darin, einen Text soweit aufzubrechen, um Inhalte in Kategorien, die im Auswertungsprozess entwickelt wurden, einordnen zu können. Diese Art der Analyse ist bestens für leitfadengestützte Interviews geeignet, da im Leitfaden bereits bestimmte thematische Kategorien enthalten sind, welche die Vergleichbarkeit einer großen Anzahl von Gesprächen ermöglichen (vgl. MATTISSEK et al. 2013: 201f.). Hierzu ist die Methode des thematischen Kodierens nach FLICK (2011 – In: ebd.: 202ff.) zu zählen. Es erfolgt im ersten Schritt eine Einzelfallanalyse, bei der Kurzbeschreibungen von jedem Fall durchgeführt werden. Hier mischen sich erste Interpretationen, sinngemäße Wiedergaben und auch wörtliche Zitate. Als zweiter Schritt folgt eine Fein- bzw. Tiefenanalyse der einzelnen Fälle, wozu jeweils ein Kategoriensystem entwickelt wird. Dieses kann bereits im Prozess der Datenerhebung teilweise intuitiv festgelegt worden sein. Sollte dies nicht der Fall sein, wird es mithilfe der ersten Fälle entwickelt. Bei der Analyse der restlichen Einzelfälle kann die Kategorisierung gegebenenfalls modifiziert werden, falls widersprüchliche Aspekte auftauchen, die der kontinuierlichen Überprüfung der aufgestellten Kategorien nicht standhalten. Im dritten und letzten Schritt der Analyse erfolgt der Fall- und Gruppenvergleich, der sich als fallübergreifender Vergleich darstellt. Dieser dient der Erarbeitung von Unterschieden und Gemeinsamkeiten zwischen den einzelnen Untersuchungen (Gesprächen) und zeigt somit die Verteilung und Vielfalt der Meinungen zum Forschungsthema auf (vgl. ebd.: 200; 202f.). Die von FLICK entwickelte Methode ist ideal, um Leitfadeninterviews mit mittlerer Stichprobengröße (dazu zählt auch die Anzahl der Gespräche, die im Zuge dieser Arbeit durchgeführt wurden) zu analysieren, da sie im Vergleich zu anderen Methoden, wie dem thematischen Kodieren nach SCHMIDT (2010 – In: ebd.: 205f.), nicht so sehr am quantitativen Denken orientiert ist (vgl. ebd.: 206).

In Kap. 4 (Empirischer Teil) wird vor der Beschreibung der Ergebnisse noch genau auf die praktische Vorgangsweise der Autorin bezüglich der hier theoretisch dargestellten Methodik eingegangen.

2 THEORETISCHER HINTERGRUND – ENTWICKLUNG DER LEBENSFORMEN VON DER MODERNE ZUR POSTMODERNE

Dieser theoretische Block beschäftigt sich mit den Begriffen Moderne – Postmoderne, Fordismus – Postfordismus und Suburbanisierung – Postsuburbanisierung. Es soll jedoch festgehalten werden, dass die angesprochenen Begriffspaare nicht auf der gleichen Hierarchieebene stehen, da die Moderne bzw. Postmoderne als übergeordnetes Phänomen fungiert. (Post-)Fordismus und (Post-)Suburbanisierung sind als Teil der (Post-)Moderne zu betrachten, da Aspekte von ihr auf vielfältigen Ebenen wirksam sind. Sie sind in gesellschaftspolitischen Zusammenhängen genauso präsent wie beispielsweise im Kunstbereich, in räumlichen oder wirtschaftlichen Diskursen. Im Zusammenhang mit dieser Masterarbeit wird Moderne – Postmoderne hauptsächlich im Sinn gesellschaftlicher Lebensstile verwendet. Bezieht man sich auf wirtschaftliche Aspekte, die Moderne und Postmoderne betreffend, sind die Begriffe Fordismus und Postfordismus essentiell. Steht jedoch die physische Ebene (Raum) im Fokus, sind die Phänomene Suburbanisierung bzw. Postsuburbanisierung heranzuziehen. Suburbia und Postsuburbia stehen somit für die räumliche Ausprägung der (Post-)Moderne. In der Folge wird versucht, Charakteristika und Besonderheiten der verschiedenen angesprochenen Begrifflichkeiten, aber auch Relationen zwischen ihnen herauszuarbeiten.

2.1 Verständnis von Moderne und Postmoderne aus interdisziplinärer Perspektive

Den Begriffen Moderne und Postmoderne sind sämtliche Bereiche des Lebens auf gewisse Weise zuzuordnen, da das Begriffspaar interdisziplinär etabliert ist. Zunächst wird in diesem Teilkapitel deshalb auf die verschiedenen Ebenen eingegangen, die einen Bezug zur (Post-)Moderne aufweisen, um den interdisziplinären Anspruch herausstreichen zu können. Im Fokus stehen hier klar gesellschaftspolitische Ausprägungen. Im Zeitverlauf transformierten sich Wertehaltungen innerhalb der Bevölkerung, was dazu führte, dass sich Verhaltens- und Lebensweisen in den verschiedensten Bereichen veränderten. Als wirtschaftliche Ausprägungsform der Moderne (und Postmoderne) ist der Fordismus (und Postfordismus) zu sehen, der auf die Einführung der Massenproduktion zurückgeht. Ein Unterkapitel ist aus diesem Grund der Charakterisierung dieses Phänomens gewidmet.

Philosophisch betrachtet ist die **Moderne** die „große Erzählung vom Fortschritt als Prinzip der Geschichte und vom einheitlichen Selbst [...]“ (WOOD 2003: 32). Damit sind Veränderungen in sämtlichen Lebensbereichen gemeint, wie die Rationalisierung des gesellschaftlichen Lebens (hervorgerufen durch die Kapitalisierung der Ökonomie) oder die Etablierung von moderner Bürokratie und technischem Fortschritt. Die darauffolgende **Postmoderne** wiederum charakterisiert sich im philosophischen Sinn durch mangelnde Eindeutigkeiten, da es keine richtigen oder falschen Erkenntnisse gibt. Es sind nur jene Erkenntnisse existent, die sich auf einen bestimmten Kontext beziehen und diesen widerspiegeln (vgl. ebd.: 32f.). Aus dem Blickwinkel der Philosophie kommen Moderne und Postmoderne als Ideologien oder Weltanschauungen keine Bedeutungen zu. Vielmehr sind sie als Problematiken zu verstehen, welche durch die

Entstehung neuer politischer Eliten, Berufsgruppen oder Bewegungen beeinflusst werden (vgl. ZIMA 2014: 37f.).

Bezogen auf den Begriff der **Moderne** gibt es, je nach wissenschaftlichem Bereich (Kunst, Literatur, Philosophie, Politik usw.), die verschiedensten Auffassungen darüber, wann der Beginn dieser Epoche bzw. mit welchen Charakteristika er festgelegt werden kann. Auch sind terminologische Schwierigkeiten existent, da Begriffe wie Moderne, Neuzeit oder Modernismus oftmals synonym verwendet werden (vgl. ZIMA 2014: 26). Fest steht, dass alle Problemstellungen in den verschiedenen Diskursen um den Begriff Moderne die Differenz zwischen dieser Epoche und der ihr vorangegangenen vormodernen traditionellen Zeitspanne thematisieren (vgl. BONACKER/RECKWITZ 2007: 7). Der Beginn der Moderne kann frühestens Mitte bis Ende des 15. Jahrhunderts (Renaissance, Entdeckungsreisen, Erfindung des Buchdrucks usw.) und spätestens Anfang des 20. Jahrhunderts (beispielsweise durch Modernismus in Kunst und Kultur oder neue Formen der Selbstinspektion wie in der Psychoanalyse) angenommen werden (vgl. WAGNER 2007: 50). Üblicherweise wird der Anfang der Moderne für westliche Gesellschaften im 18. Jahrhundert markiert, als strukturelle Kulturelemente (wie Technisierung und Arbeitsteilung) andere Elemente, die weiterhin traditionellen Gesellschaften zugeschrieben wurden (wie Kollektivbewusstsein, Ritualisierungen oder Religiosität), zunehmend in den Hintergrund drängten. Die Moderne stellte somit eine Diskontinuität zur traditionellen Epoche dar, obgleich Merkmale beider Epochen gleichzeitig wirksam sein können, da die Begriffe sehr hohe inhaltliche Diversitäten aufweisen (vgl. BONACKER/RECKWITZ 2007: 10; 12f.). Bezüglich der Moderne ist auch von „multiple modernities“ (EISENSTADT 2007: 20) zu sprechen.

Auch um den Begriff **Postmoderne** herrscht eine rege Debatte. Einerseits um eine klare, allgemein anerkannte Definition, andererseits darum, ob diese Periode überhaupt existent ist. Großteils wird mit dem Begriff dahingehend umgegangen, dass es sich dabei um eine Konstruktion und keinen konkreten Gegenstand handelt, die jedoch als symptomatisch für die heutige europäische und nordamerikanische Gesellschaft betrachtet werden kann. Heinrich KLOTZ vermerkte dazu in der terminologischen Debatte (vgl. ZIMA 2014: 19; 21): „So sehr der Begriff der Postmoderne zu falschen Vorstellungen geführt hat, so wenig können wir ihn heute noch durch einen besseren ersetzen.“ (KLOTZ 1988 – In: ZIMA 2014: 21) Wie auch jener der Moderne kommt der Begriff der Postmoderne selbst in verschiedenen Diskurszusammenhängen vor. Anfänglich konnte er sich Mitte des 20. Jahrhunderts im Bereich der Literaturkritik etablieren. Größte Aufmerksamkeit kommt dem Begriff jedoch in der Architektur zu, wo er sich Ende der 1970er-Jahre durchzusetzen vermochte (vgl. WOOD 2003: 27). Charles JENCKS meinte dazu: „Der Fehler der modernen Architektur war, dass sie sich an eine Elite richtete. Die Postmoderne versucht, den Anspruch des Elitären zu überwinden, nicht durch Aufgabe desselben, sondern durch Erweiterung der Sprache der Architektur in verschiedene Richtungen [...]“ (JENCKS 1980 – In: WOOD 2003: 27) Auch in der Literatur beispielsweise ging es um diese Doppelkodierung. Es sollte nicht nur die Elite, sondern auch die Durchschnittsbevölkerung angesprochen werden (vgl. WOOD 2003: 27f.). Bezogen auf die Thematik dieser Masterarbeit wird in der Folge versucht, vor allem auf die Begriffsausprägungen hinsichtlich gesellschaftlicher Normen und Werthaltungen einzugehen.

Trotz aller begrifflicher Schwierigkeiten darf die zeitliche Dimension von Moderne und Postmoderne nicht verdrängt werden, da beide Epochen vor allem für die Soziologie und Geschichtswissenschaften eine bedeutende Rolle spielen. Dies bezieht sich darauf, dass umfassende Transformationsprozesse (in sozialer und kultureller Sicht) vonstatten gegangen sind. Zu beachten gilt es jedoch, dass keine klare Trennlinie zwischen den beiden Perioden gezogen werden kann, da bis heute sowohl moderne als auch postmoderne Einflüsse in den unterschiedlichen Bereichen zeitgleich zu beobachten sind. (vgl. ZIMA 2014: 36)

Von den unterschiedlichsten Soziologen des 19. und 20. Jahrhunderts – so differente Auffassungen sie auch über die Epoche, in der sie lebten, haben mochten – konnten vier übereinstimmende Aspekte über die ablaufenden Entwicklungen ihrer Zeit gesammelt werden, die als Charakteristika für den Übergang von der Moderne zur Postmoderne gelten können:

- Marktwirtschaftliche Einflüsse, welche in einem Spannungsverhältnis zu kulturellen Normen und Werten der Moderne stehen, nehmen stetig größer werdenden Einfluss in Denken und Handeln auf die Menschen.
- Es herrscht eine fortschreitende Rationalisierung.
- Wertrationales Handeln wird tendenziell durch zweckrationales Handeln verdrängt, was wiederum herrschende Werthaltungen infrage stellt.
- Es ist ein Trend zu ungehemmtem und narzisstischem Individualismus durch Schwächung des Kollektibewusstseins erkennbar.

(vgl. ZIMA 2014: 47f.)

Als Schlüsselbegriff der Postmoderne gilt die Pluralität. Charakteristische Motive dieser Epoche, wie das Ende der Meta-Erzählungen und die Unsynthetisierbarkeit der vielförmigen Rationalitätsmuster und Lebensformen, können mithilfe der Pluralität erklärt werden. (vgl. WELSCH 1997: XVII)

Diese (in den beiden vorangegangenen Absätzen dargestellten) Aspekte, welche die Postmoderne betreffen (in wirtschaftsgeographische Sprache übersetzt), sind den Entwicklungen von Fordismus zu Postfordismus ob ihrer Relationen zueinander inhaltlich sehr ähnlich (siehe Kap. 2.1.1).

Die Postmoderne wird weitläufig als eine eigenständige Epoche, die der Moderne folgt, konzeptualisiert, in welcher sich somit nicht nur neue soziokulturelle Gegebenheiten, sondern auch veränderte materielle Grundlagen der gesellschaftlichen Ordnung darstellen. Die Postmoderne wird als die neue kulturelle Dominante gesehen, welche ihren Ursprung in der spät-kapitalistischen Ära der Warenproduktion hat. Dennoch zeigen sich auch Kontinuitäten zwischen den neuen gesellschaftlichen Entwicklungen und jenen, die für die Moderne charakteristisch sind (vgl. WOOD 2003: 37f.). Dies liegt daran, dass – obwohl mit dem Präfix „post“ suggeriert wird, dass es sich um eine nachfolgende und inhaltlich veränderte Periode handelt – dennoch der Wortteil „Moderne“ weiterverwendet wird. Zusätzliche Verwirrung um den Begriff der Postmoderne wird dadurch ausgelöst, dass – wie schon erwähnt – bereits die Moderne nicht klar definiert werden kann, weil sie in vielfältigem Sinn verstanden und verwendet wird (vgl. BASTEN 2005: 27f.). Hinsichtlich der Begriffskonstruktion ist es somit zulässig, die Post-

moderne sowohl als Bruch mit der Moderne bzw. als eine neue Phase als auch als die Fortsetzung der Moderne mit neuen Mitteln bzw. als neue Perspektive auf sie zu verstehen. Dietmar KAMPER sieht das Begriffspaar deshalb als eine Einheit der Gegensätze (vgl. ZIMA 2014: 36ff.; RECKWITZ 2007: 97): „Die beiden kontradiktorischen Thesen: die Postmoderne ist eine radikalisierte Moderne, die sich im Entscheidenden treu bleibt; die Postmoderne ist ein Verrat am Entscheidenden der Moderne, treffen also beide zu.“ (KAMPER 1988 – In: ZIMA 2014: 37)

Auch in der deutschsprachigen Geographie finden die Begriffe der Moderne und Postmoderne Verwendung, jedoch spielen sie in der Forschung eine untergeordnete Rolle, vor allem wenn man die Situation mit jener im englischsprachigen Raum vergleicht. Im angelsächsischen Sprachraum ist die Bedeutung ungleich höher, besonders bezogen auf postmoderne Geographie(n). (vgl. BASTEN 2005: 30f.)

Festzuhalten ist, dass es „die“ postmodernistische Theorie in der Stadtentwicklung, ob der vielfältigen Ansätze und Bewertungen, die in der geographischen Literatur dazu zu finden sind, nicht gibt. Aus diesem Grund kann der Postmodernismus als zusammenfassendes Konzept verstanden werden. Als seine grundlegende Prämisse ist eine Weltsicht mit einer plural, differenziert und fragmentiert wahrgenommenen Realität anzunehmen. (vgl. BASTEN 2005: 39f.; 42)

Zusammenfassend stellt sich die Moderne als interdisziplinärer Begriff dar, der ob seiner Vielschichtigkeit nicht klar definiert werden kann. Dies gilt auch für die Begrifflichkeit der Postmoderne, welche sich als das der Moderne nachfolgende Phänomen darstellt. Im weiteren Verlauf der Masterarbeit wird hauptsächlich auf die gesellschaftspolitischen Ausprägungen der beiden Begriffe – die jeweilig geltenden Werthaltungen der Bevölkerung – eingegangen, die nun in knapper Form charakterisiert sind:

Moderne:

- Technisierung
- Arbeitsteilung
- Kapitalisierung der Ökonomie
- Rationalisierung des gesellschaftlichen Lebens

(statt Kollektivbewusstsein, Religiosität und Ritualisierungen in vormodernen, traditionellen Gesellschaften)

Postmoderne:

- Pluralität
- Fortschreitende Rationalisierung
- wachsender marktwirtschaftlicher Einfluss auf alle Lebensbereiche
- Trend zu stark ausgeprägtem Individualismus

Die folgende Darstellung (siehe Abb. 1) verdeutlicht die beschriebenen Unterschiede zwischen Moderne und Postmoderne auf treffende Weise. Während in der vormodernen Phase alles als von Gott gegeben angesehen und daher nicht infrage gestellt wurde, herrschen in der Moderne unausweichlicher Fortschritt und Wachstum vor. Die Postmoderne wiederum lässt sich durch

eine enorm ausgeprägte Pluralität kennzeichnen, wie es der rechte der drei Bildausschnitte veranschaulicht.

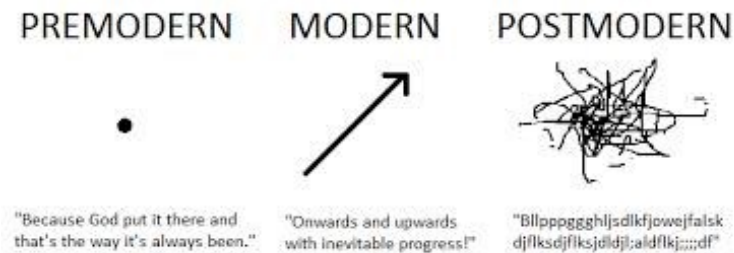


Abb. 1: Unterscheidung zwischen Prämoderne, Moderne und Postmoderne (Quelle: SEZession 2014)

Wie bereits angedeutet, befasst sich das folgende Unterkapitel mit den wirtschaftlichen Ausprägungen der Moderne und Postmoderne (Fordismus und Postfordismus). Es wird versucht, die Relationen und Abhängigkeiten zwischen den Phänomenen deutlich zu machen.

2.1.1 Entwicklung vom Fordismus zum Postfordismus

Die Begrifflichkeiten Fordismus und Postfordismus stehen in engem inhaltlichen Zusammenhang mit den Charakteristika der Moderne und Postmoderne, da es sich dabei um die wirtschaftlichen Aspekte davon handelt. In der Folge wird auf die ökonomischen Entwicklungen hingewiesen, welche den Fordismus und Postfordismus beschreiben und wie sich dadurch das gesellschaftliche Leben verändert hat.

Der **Fordismus** kann wie folgt charakterisiert werden:

„Produktionsweise, die auf das von Henry Ford eingeführte Herstellungsprinzip zurückgeht und folgende Merkmale aufweist: Massenproduktion, Fließbandarbeit, ein hohes Maß an Standardisierung, große Fertigungstiefe und vertikale Integration, Produktion für den Massenkonsum. Der Produktionsprozess ist in eine Vielzahl von Arbeitsschritten zerlegt, die durch relativ gering qualifiziertes Personal ausgeführt werden können.“ (LESER 2011: 260)

Den **Postfordismus** wiederum beschreibt Hartmut LESER (2011: 707) folgendermaßen:

„Bezeichnung für eine Phase flexibler Produktion, welche das Fließband- und Massenproduktionsprinzip des Fordismus aufgibt und neue Organisations- und Produktionscharakteristika aufweist: verstärkter Einsatz von neuen Technologien, reduzierte Fertigungstiefe, geringere vertikale Integration, individuellere Produktgestaltung, Gruppenarbeit und Neugestaltung der zwischenbetrieblichen Verflechtungen. Als räumliches Charakteristikum des Postfordismus gilt das Entstehen von Clustern kleinerer, selbstständiger Betriebe einer Branche (z.B. Silicon Valley, norditalienische Textilindustrie).“

Die beiden Definitionen beziehen sich auf die wirtschaftlich-technischen Ausprägungen dieser Perioden – vor allem das Akkumulationsregime steht im Vordergrund. Es beschreibt, wie der Prozess der Produktion organisiert ist. Dazu gehören die Zusammensetzung der Produktivkräfte (wie Produktionstechnologie, Tätigkeit der Arbeitenden oder Organisation der Arbeit),

die Relation zwischen Produktions- und Konsumnormen, die Art der Reproduktion der Arbeitskraft und die Verteilung der Produktionswerte auf die verschiedenen Gesellschaftsgruppen. Das Akkumulationsregime stellt gemeinsam mit einer ihm entsprechenden Regulationsweise die Grundlage für alle kapitalistischen Gesellschaften dar. Die Regulationsweise stellt den institutionellen Rahmen (Staat und dazugehörige Institutionen, Bankensystem, Parteien, Gewerkschaften, kulturelle Einrichtungen, Familie usw.) dar, welcher für die Stabilität und den Fortgang der kapitalistischen Gesellschaft Sorge trägt (vgl. KOHLMORGEN 2004: 22ff.). In weiterer Folge soll auf die Auswirkungen dieser Wirtschaftsweisen auf die gesellschaftlichen Werthaltungen und Verhaltensweisen eingegangen werden, da wirtschaftsgeographischen Begriffen, wie „Fertigungstiefe“ oder „vertikale Integration“, im vorliegenden Forschungsgegenstand keine Bedeutung zukommt.

Im 20. Jahrhundert wurde ein Großteil der Gesellschaft vom **Fordismus** geprägt, den Detlev IPSEN (1987 – In: MENZL 2007: 13) als „kohärentes System von institutionellen Regelungen, Organisationsformen der Produktion und kulturell bestimmten Lebensstilen“ beschreibt. Es soll hervorgehoben werden, dass sich mit dem Fordismus nicht nur eine neue Form der Produktionsweise durchgesetzt hat, sondern sich auch neue gesellschaftliche Strukturen und Verhältnisse etablieren konnten (vgl. MENZL 2007: 13), welche die Gesellschaften bis in die 1970er- und 1980er-Jahre prägten, teilweise jedoch auch bis heute fortbestehen. In den USA trat diese historische Form des Kapitalismus seit den 1920er-Jahren auf, in anderen industrialisierten Staaten konnte er sich nach dem Zweiten Weltkrieg durchsetzen (vgl. KOHLMORGEN 2004: 112). Dies bedeutete auch, dass die Gesellschaft seither komplett dem Kapitalverhältnis unterworfen war (vgl. ebd.: 116).

In der Epoche des Fordismus (siehe die angeführte Definition aus dem DIERCKE WÖRTERBUCH GEOGRAPHIE – hrsg. von Hartmut LESER 2011) stand die standardisierte Massenproduktion von Konsumgütern, die Voraussetzung für die Massennachfrage war, im Vordergrund. Mit dem Ausbau der Lohnarbeit ging gleichzeitig der Anteil der Subsistenzlandwirtschaft zurück, da auch die Landwirtschaft eine Industrialisierung erfuhr und kleine landwirtschaftliche Unternehmen zunehmend den Betrieb einstellten. Des Weiteren verringerte sich der Anteil der Handwerks- und bestimmter Dienstleistungsunternehmen. Durch den Massenkonsum konnte in den Lebensweisen breiter Bevölkerungsschichten eine Modernisierung, welche sich in vielfältigen sozioökonomischen Aspekten manifestierte, beobachtet werden. Dem Staat und bestimmten Institutionen kam dabei im Fordismus eine wichtige Steuerungsfunktion zu, ohne die es nicht zu den umfassenden gesellschaftspolitischen Entwicklungen gekommen wäre. Beispielsweise nahmen Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände eine wichtige Rolle bei der Gestaltung des Arbeitsmarktes und Wohlfahrtsstaates ein. (vgl. WOOD 2003: 43f.; KOHLMORGEN 2004: 116f.)

Folgende Aspekte infolge von Transformationsprozessen charakterisieren den Fordismus in verschiedenen Bereichen (vor allem in gesellschaftlicher Hinsicht):

- Normalarbeitsverhältnis (Standardisierung von Einkommen, Arbeitszeiten und Formen der sozialen Absicherung)
- Staat, der sich aktiv um die Schaffung infrastruktureller Voraussetzungen einer integrierten Ökonomie bemüht
- Funktionsspezifische Optimierung von Räumen

- Neuausrichtung der Konsumnormen (Richtung Massenkonsum von standardisierten Produkten – erforderlich durch die gleichzeitige Etablierung von Massenproduktion)
- Standardisierung von Alltagsmustern (strenge Trennung von Erwerbs- und Reproduktionsarbeit und Rollenverteilung zwischen den Geschlechtern: Frauen als Hausfrauen und Mütter; Männer als Brotverdiener der Familie)

(vgl. MENZL 2007: 13f.)

Weitere Elemente, die in einem Atemzug mit den Prozessen der Standardisierung der Lebens- und Wohnentwürfe im Fordismus genannt werden sollen, sind die zunehmende Individualmotorisierung (das Automobil verbreitete sich massenhaft) und die Eigenheimzonen am Stadtrand (sogenannte Schlafstädte). Beides trug das seine zur räumlichen Zonierung bei. Es deutet sich hier ein Zusammenhang zwischen Fordismus und Suburbanisierung an – suburbanes Wohnen als Inbegriff einer fordistisch strukturierten Gesellschaft (siehe Kap. 2.2.3). Jahrzehntlang hielt sich das Ideal der Kleinfamilie, welche am Stadtrand (zumeist im Eigenheim im Grünen) lebte, der Arbeitsort des Familienernährers (Mann) sich jedoch räumlich getrennt davon (in der Kernstadt) befand (vgl. MENZL 2007: 14). Aufgrund des gestiegenen Einkommensniveaus durch das Normalarbeitsverhältnis konnte sich diese Geschlechterstruktur der patriarchalen Traditionen verfestigen. Der Lohn des erwerbstätigen Mannes galt als Familieneinkommen, wodurch Frauen in vielen Fällen nicht gezwungen waren, ihren Teil dazu beizutragen (dennoch nahm im Laufe der Jahrzehnte die Erwerbstätigkeit der Frauen zu). Damit setzte sich zunehmend auch die angesprochene Kleinfamilie – welche zunächst nur Ausdruck der gesellschaftlichen Lebensformen im Bürgertum war – in den anderen Bevölkerungsschichten durch und wurde zur typischen Form des Zusammenlebens im Haushalt. Nicht das Individuum, sondern diese Kleinfamilie war die kleinste ökonomische Einheit im Fordismus (vgl. KOHLMORGEN 2004: 118f.; 152). Dieses (vor-)städtische Lebensmodell wurde komplettiert durch Konsummuster, die sich zunehmend an den steigenden Wohlstand anpassten und sich ausdifferenzieren begannen (z.B. Fernsehen als neue Form der Freizeitgestaltung), sowie durch eine Technisierung, Rationalisierung und Privatisierung der Haushaltsführung. Dadurch hat sich die alltägliche Lebensweise im Haushalt verändert. Eventuell eingesparte Zeit durch verschiedene neue Haushaltsgeräte wurde vor allem in die psychosoziale Zuwendung zu den Familienmitgliedern verwendet. Diese verschiedenen Aspekte der Modernisierung des ökonomischen und gesellschaftlichen Lebens im Fordismus erfuhren breite Akzeptanz unter allen Bevölkerungsschichten (vgl. MENZL 2007: 14; KOHLMORGEN 2004: 119f.; 153f.).

Im Laufe der letzten Jahrzehnte hat sich das Wirtschafts- und Gesellschaftsmodell des Fordismus jedoch als teilweise überholt herausgestellt; es stieß während der 1970er-Jahre an seine Grenzen, als sich ein neues politisch-ökonomisches Paradigma herauszubilden begann. Die Produktivität in der Herstellung ging zurück, was aufgrund der engen Abhängigkeiten in diesem System auch Auswirkungen auf die finanziellen Anforderungen an den Sozialstaat und die Lohnentwicklungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer hatte. Dies wiederum wirkte sich negativ auf die Nachfrage aus. Des Weiteren differenzierten sich die Konsummuster aus, worauf das Akkumulationsregime der Massenproduktion nicht eingerichtet war (vgl. WOOD 2003: 44f.; KOHLMORGEN 2004: 160ff.). Diese Entwicklung ließ auf sich transformierende Lebensstile weiter Bevölkerungskreise schließen. Lebensentwürfe folgten in der Regel nicht mehr dem einen ehemals vorherrschenden Ideal – Kleinfamilie gründen und im suburbanen

Raum leben – sondern gestalteten sich zunehmend höchst individuell. Es setzte eine Pluralisierung der Lebensstile ein (vgl. MENZL 2007: 15; KOHLMORGEN 2004: 170f.). Eine zunehmende Konkurrenzsituation auf dem Weltmarkt durch Liberalisierungen bewirkte eine fortschreitende Integration vieler Volkswirtschaften in den globalen Markt und stellte einen weiteren wichtigen Faktor im Paradigmenwechsel dar. Die Internationalisierungs- und Deregulierungsprozesse waren Grundlagen für die nun vorherrschenden Globalisierungstendenzen. Somit konnte sich der Wandel vom Fordismus zum **Postfordismus** vollziehen, bei welchem die Gesellschaft als industrielle Dienstleistungsgesellschaft charakterisiert werden kann (vgl. KOHLMORGEN 2004: 162f; 179). Dementsprechend ist der Anteil der Arbeiterinnen und Arbeiter in der Gruppe der Beschäftigten rückläufig (vgl. ebd.: 231), während der Anteil der Personen in der Dienstleistungsbranche stark zugenommen hat. Es kann somit von einer Transformation von der körperlichen zur Wissens- und Dienstleistungsarbeit ausgegangen werden (vgl. ebd.: 254). Des Weiteren wandelt sich der Wohlfahrtsstaat zum nationalen Wettbewerbsstaat, da zunehmend die internationale Wettbewerbsfähigkeit zulasten eines innerstaatlichen Disparitätenausgleichs im Fokus der Politiken der Nationalstaaten steht (vgl. ebd.: 190).

Die tiefgreifenden Veränderungen, die zur Epoche des Postfordismus führten, können auf wenige entscheidende Punkte zurückgeführt werden:

- Flexibilisierung in der industriellen Produktion (Herstellung heterogener Konsumgüter, Einsatz von Mikroelektronik, Ausdehnung atypischer Beschäftigungsverhältnisse (z.B. höhere Einsatzflexibilität der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer)
- Spaltungsprozesse innerhalb der Gesellschaft (beruflich: flexible Arbeitszeiten und Beschäftigungsverhältnisse, vielfältige Aufgabenbereiche, steigende Arbeitslosigkeit; privat: Vielfalt der Lebensstile, Individualisierung)

(vgl. WOOD 2003: 45f.; KOHLMORGEN 2004: 200; 204)

Vor allem die erwähnte Vielfalt der Lebensstile hat Auswirkungen auf die gesamtgesellschaftliche Situation. Mit ihr ergeben sich neue Wohn- und Lebenskonfigurationen jenseits der institutionalisierten Ehe und Kleinfamilie wie Single-Haushalte, Partnerschaften auf Zeit usw. Der Anteil der „klassischen“ Familien (verheiratete Paare mit Kindern) sinkt, während immer mehr Menschen ohne Trauschein oder allein im Haushalt leben. Die Zahl der Eheschließungen geht somit zurück, das Heiratsalter steigt sowie auch die Scheidungsrate. Auch neue Konsummuster sind charakteristisch für den Postfordismus. Verantwortlich dafür ist die Entkoppelung von verfügbarem Masseneinkommen und Produktivitätszuwächsen. Nicht mehr der vorherrschende Massengeschmack, sondern die Individualisierung – das Herausstechen aus der Masse – steht im Vordergrund. Jedoch kann nicht jeder in der Bevölkerung gleichermaßen am Konsum teilnehmen. Die Gesellschaft hat sich dualisiert. (vgl. WOOD 2003: 46; 51; KOHLMORGEN 2004: 180)

Bezüglich der neuen Konsummuster sind Soziologen wie Zygmunt BAUMAN (1995 – In: WOOD: 2003: 52) der Meinung, dass „das Konsumverhalten (die auf den Konsumgütermarkt ausgerichtete Konsumfreiheit) zum kognitiven wie moralischen Brennpunkt des Lebens, zum Band, das die Gesellschaft zusammenhält und zum zentralen Gegenstand des Systemmanagements“ geworden ist. Konsum wird somit die Manifestation eines neuen Gesellschaftssystems. Er stellt nicht nur für jeden Menschen den Lebensmittelpunkt dar, sondern erfüllt die Aufgaben

der Reproduktion des Systems und der gesellschaftlichen Integration. Indem Individuen konsumieren, versuchen sie, der normativen Erwartung der Gesellschaft nachzukommen. Die Distinktion des Einzelnen von Anderen wird angestrebt und erfolgt durch den Erwerb von bestimmten Konsumgütern. Demnach ist nicht mehr (an erster Stelle) die berufliche Tätigkeit oder Stellung in diesem Beruf ausschlaggebend für die soziale Anerkennung einer Person, sondern inwieweit dieses Individuum über die notwendigen finanziellen Mittel für den Konsum von bestimmten Waren und Dienstleistungen verfügt. Der konsumierende Mensch selbst empfindet den Konsumdruck, der auf ihm liegt, um das System im Gleichgewicht halten zu können, jedoch nicht als belastend, da Konsum mit Lust verbunden ist (vgl. WOOD 2003: 52f.). In vielen Fällen geht die Bedeutung des Konsums soweit, dass der Gebrauchswert einer Sache dem Besitz (und somit der Funktion als Distinktionsmerkmal) hintan gestellt wird (z.B. Auto als Statussymbol) (vgl. ebd.: 60).

Der für den Postfordismus charakteristische Konsumismus kann als „gesellschaftlicher Entwicklungsstand, bei dem die Freiheit des Einzelnen darin besteht, zwischen den Angeboten der Warenwelt auszusuchen und das Lustprinzip zum Lebensinhalt zu erklären“ (WOOD 2003: 53) definiert werden. Anders ausgedrückt ist diese Definition in gewisser Weise als flexibler Geschmack in Verbindung mit flexibilisiertem Konsum deutbar. Vor dem Paradigmenwechsel zum Postfordismus war noch eine Art Massengeschmack vorherrschend. Es zeigt sich somit, dass zwischen Konsumnormen und kulturellen Praxen sowie Lebensstilen und Geschmäckern komplexe Relationen wirksam sind (vgl. KOHLMORGEN 2004: 187).

Die angeführte Leitbildfunktion von Konsum im gesellschaftlichen Wertesystem durch BAUMAN ist jedoch nicht in der Lage, alle Bevölkerungsteile sozial zu integrieren. Diese Integration im Konsumismus kann nicht funktionieren, da Gruppen existieren, die dieser lustbetonten Aktivität nicht (in gewünschtem Ausmaß) nachgehen können bzw. wollen. Erstens sind dies Menschen (wie Arbeitslose), denen aus Mangel an finanziellen Möglichkeiten die Integration in die konsumorientierte Gesellschaft verwehrt bleibt (doppelte Exklusion durch fehlende Arbeit sowie Konsummöglichkeiten). Zweitens gibt es Gruppen, die sich diesem Konsumzwang freiwillig entziehen und somit zeigen wollen, welchen dominanten Stellenwert der Konsum in der heutigen Gesellschaft eingenommen hat und wie soziale Ungleichheiten dadurch verstärkt werden (vgl. WOOD 2003: 54f.). Während finanziell schlecht gestellten Bevölkerungsgruppen lediglich ein kleiner Teil der Massenproduktion zugänglich ist, sind spezialisierte Güter und Dienstleistungen der höheren sozialen Schicht vorbehalten (vgl. KOHLMORGEN 2004: 187f.). Daraus ergeben sich Fragen über die Stabilität des Systems, wie: Inwieweit kann die Systemstabilität aufrechterhalten werden, wenn immer größere Personengruppen (aus verschiedensten Gründen) am Konsumismus nicht teilnehmen? (vgl. WOOD 2003: 55), welche zu beantworten jedoch nicht Ziel dieser Masterarbeit ist.

Durch die Flexibilisierung der Arbeitszeiten ist in vielen Fällen auch die Freizeit der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer gestiegen. Die Ausweitung der zur Verfügung stehenden Freizeit bei gleichzeitiger Reduktion der Arbeitszeiten hatte Auswirkungen auf das Verhältnis dieser beiden Möglichkeiten der täglichen Zeitnutzung zueinander (sowohl in quantitativer als qualitativer Sicht). Die Gesellschaft an sich hat sich von einer „Arbeitsgesellschaft“ zur „Freizeitgesellschaft“ gewandelt, die der charakteristischen Konsumorientierung folgt. Die freie Zeit soll

mit Aktivitäten verbracht werden, die Spaß machen. Im Gegensatz dazu herrschte im Fordismus der Nachkriegszeit eine Ordnungs- und Verbotskultur vor, die sich in den homogenen Lebensstilen weiter Bevölkerungsschichten niederschlug. Somit wurde im Postfordismus die Freizeit kommerzialisiert und ehemals herrschende Konventionen gebrochen (vgl. WOOD 2003: 57f.). Die Gesellschaft ist dazu bereit, einen immer größeren Anteil des Einkommens in Freizeitaktivitäten zu investieren. Dies liegt auch daran, dass sich die Rolle von Freizeit transformiert hat – sie dient zunehmend der Selbstverwirklichung (vgl. HATZFELD 2001: 83). Diese Kommerzialisierung der Freizeit zeigt sich beispielsweise an Freizeitparks, Erlebniswelten, Multiplexkinos, Großdiskotheken, Veranstaltungshallen und dergleichen, die in wachsender Zahl auf der sogenannten Grünen Wiese errichtet werden und oftmals lediglich über den Individualverkehr optimal erreichbar sind, was das Verkehrsaufkommen fördert. Somit gehen vom Konsumismus nicht nur Impulse auf das Verhalten von Individuen aus, sondern auch im räumlichen, städtebaulichen Sinn zeigen sich die Folgen des Phänomens. Beispielsweise ist dieser enorme Bodenressourcenverbrauch aus ökologischer Sicht als problematisch zu beurteilen (vgl. WOOD: 61f.; HATZFELD 2001: 85ff.).

Auch die Stellung der Frau hat sich im Postfordismus drastisch gewandelt. Seit den 1960er-Jahren wurden Prozesse hinsichtlich einer modernisierten Geschlechterordnung wirksam; dies zeigte sich vor allem in Emanzipationsbestrebungen von Frauen. Traditionelle patriarchale Unterdrückungs- und Abhängigkeitsverhältnisse sollten aufgebrochen werden. Auswirkungen hatte dies hauptsächlich auf die sich steigende Frauenerwerbsquote und gestiegene Ansprüche im Bildungsbereich. Frauen weisen immer höhere Qualifizierungen auf und sind somit verstärkt weniger bereit dazu, sich auf die früher zugeschriebene Rolle (als Hausfrau und Mutter) reduzieren zu lassen. Sie streben oftmals nach beruflicher und individueller Selbstverwirklichung (dies auch oft, ohne Kinder im Lebensentwurf eingeplant zu haben) (vgl. MENZL 2007: 14; KOHLMORGEN 2004: 151; 168f.) – auch wenn die Positionierung in den Betriebshierarchien und das Einkommensniveau noch niedriger als bei Männern (vgl. KOHLMORGEN 2004: 228) und Vereinbarkeit von Berufstätigkeit und Mutterschaft oftmals nur schwierig zu bewerkstelligen ist (vgl. ebd.: 279ff.). Aufgrund dieser Entwicklungen ist eine Krise der Reproduktion zu beobachten (vgl. ebd.: 181). Ein Trend zur Kleinstfamilie ist das Ergebnis – einem weiteren Bruch von Konventionen im Postfordismus gegenüber dem Fordismus. Auch dies hat unmittelbare Auswirkungen auf das Freizeit- und Konsumverhalten von Individuen. Einzelkindern kommt mehr Zuwendung in Form von Zeit und Finanzmitteln zu, als bei der Existenz von Geschwistern möglich wäre. Durch diese Art der Sozialisation werden die heranwachsenden Menschen wahrscheinlich auch im Erwachsenenalter höhere Ansprüche an ihre Umwelt stellen als Kinder von Großfamilien. Des Weiteren hat auch umgekehrt die herrschende Konsumorientierung Auswirkungen auf den Trend zur Kleinstfamilie. Die gestiegenen Konsumbedürfnisse haben einen großen Anteil an der Veränderung der Reproduktionspläne von Individuen. Kosten für Kinder werden zusammen mit einer Vielzahl von Konsumwünschen und -möglichkeiten in die Waagschale geworfen (vgl. WOOD 2003: 58; 60).

In der Verbreitung postfordistischer Strukturen zeigen sich verschiedene räumliche Muster (auf sämtlichen Maßstabsebenen). Manche Regionen bzw. Städte konnten als Gewinner dieser

Entwicklungen hervorgehen, während andere die umfassenden Umwälzungen (z.B. auch Arbeitsteilung, Outsourcing usw.) nicht zu ihrem Vorteil nutzen konnten bzw. noch mitten in den Entwicklungsprozessen vom Fordismus zum Postfordismus stecken. (vgl. WOOD 2003: 49f.)

Konkret bezogen auf die wirtschaftliche Ebene, weisen in erster Linie Veränderungen der Beschäftigungsverhältnisse auf die dem Fordismus nachfolgende Ära hin. Geregelte Einkommen oder Arbeitszeiten (z.B. Normalarbeitsverhältnis mit Vollzeitbeschäftigung und kollektivvertraglicher Entlohnung) zählen längst nicht mehr zum Standard – die Ansprüche der Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber nach Flexibilität und Mobilität steigen immer weiter (um wettbewerbsfähig zu bleiben), was Unsicherheiten und Risiken in den Lebensmodellen begünstigt. Es steht eine relativ geringe Zahl an Arbeitsplätzen auf den zunehmend deregulierten Arbeitsmärkten zur Verfügung, wodurch das Handeln der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer notwendigerweise individueller wird, um einen Vorteil gegenüber anderen Akteurinnen und Akteuren zu erlangen. Kollektiver Zusammenhalt tritt aufgrund der gestiegenen Konkurrenzsituation seltener zu Tage (vgl. MENZL 2007: 14f.; KOHLMORGEN 2004: 189; 204). Der Wunsch vom Eigenheim am Stadtrand wie auch die Nutzung von flexiblen Dienstleistungen (wie Kinderbetreuung) sind daher schwieriger zu erfüllen. Im Allgemeinen zeigt sich eine starke Tendenz hin zur Individualisierung, Ausdifferenzierung, Diskontinuität und Entstandardisierung in allen Lebensbereichen (vgl. MENZL 2007: 14f.). Dazu zählt beispielsweise auch die tendenzielle Aufhebung der Trennung von Arbeits- und Freizeitwelt, da sich immer mehr Menschen – unabhängig von der jeweiligen Position in der Erwerbsarbeit – auch in der Freizeit mit Aspekten der Berufswelt auseinandersetzen (müssen) (vgl. KOHLMORGEN 2004: 209). Auch kann eine teilweise Loslösung der Menschen von den ihnen traditionell zugeschriebenen Geschlechterrollen beobachtet werden (vgl. ebd.: 252). All diese gesellschaftlichen Entwicklungen hin zu postfordistischen Wohn- und Lebensmodellen stellen somit Konfliktpotentiale gegenüber den fordistisch geprägten suburbanen Räumen dar (vgl. MENZL 2007: 15).

	Fordismus	Postfordismus
Tempo des endogenen sozialen Wandels (Struktur- und Kulturwandel)	Sozialer Wandel nahe dem Tempo der Generationenfolge	Sozialer Wandel schneller als das Tempo der Generationenfolge
Berufs- und Familienstrukturen	Wandel der Strukturen im Tempo der Generationenfolge: Familiengründung und Berufswahl als individuelle, identitätskonstituierende Akte; Generationen als Innovationsträger	Wandlung der Strukturen schneller als das Tempo der Generationenfolge: Folge von Tätigkeiten (Jobs) statt Beruf; Folge von Lebensabschnittspartnern statt Lebenspartner
Lebensperspektive	Verzeitlichung des Lebens: planbarer und als Entwicklungsgeschichte angelegter Lebenslauf (Grundlage: stabile, selbstbestimmte Identität und institutionelle Absicherung); Lebenslauf-Regime	Entzeitlichung des Lebens: De-Institutionalisierung des Lebenslaufes, situative Identität und Lebensführung; Lebensprojekt-Regime

Tab. 1: Dialektik von Verzeitlichung und Entzeitlichung im Fordismus und Postfordismus
(Quelle: ROSA 2007: 167; Entwurf und Bearbeitung: UD)

Neben den angesprochenen Aspekten spielt auch die zeitliche Dimension eine Rolle in der Unterscheidung zwischen Fordismus und Postfordismus (siehe Tab. 1). Während im Fordismus Veränderungen in sämtlichen Bereichen des individuellen Lebens eher langsam vorstatten gingen (üblicherweise in der Geschwindigkeit der Generationenfolge), ist dies im Postfordismus nicht mehr der Fall. Das Leben mit all seinen gesellschaftlichen Strukturen und Ausprägungen transformiert sich relativ schnell (schneller als sich Generationen reproduzieren).

Es herrschen Schnellebigkeit, ausgeprägte Individualität und Pluralität in allen Lebensbereichen vor.

Heruntergebrochen auf kleinräumigere Strukturen kann man die Entwicklung vom Fordismus zum Postfordismus für Österreich wie folgt darstellen. Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebte Österreich – vor allem im wirtschaftlichen Bereich – einen enormen Aufschwung, der seinen Höhepunkt in den 1970er-Jahren erlebte. Zu dieser Zeit prägte die SPÖ-Alleinregierung unter Bundeskanzler Dr. Bruno Kreisky das politische und gesellschaftliche Leben. Die Regierungszeit von Kreisky zwischen 1970 und 1983 brachte Österreich einen Modernisierungsschub in sämtlichen Bereichen, der sich langfristig gesehen positiv auf das steigende Wohlstandsniveau der Bevölkerung und einer niedrigen Arbeitslosenquote auswirkte. Bemerkenswert waren diese Entwicklungen angesichts der eher unsicheren Zeiten auf der globalen Ebene, welche auch auf die beiden Ölpreisschocks zurückzuführen sind (vgl. ANDROSCH 2007: 10f.). Die 1970er-Jahre waren auch das Jahrzehnt des Aufstiegs der Konsumgesellschaft, wie der massenhafte Konsum an beispielsweise Autos, Fernsehern oder Waschmaschinen zeigte. Des Weiteren nahmen in dieser fordistisch geprägten Phase die Sozialpartnerschaft und die sozialpolitischen Maßnahmen (wie Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf 40 Stunden oder Verbesserungen bei Arbeitslosen-, Pensions-, Unfall- oder Krankenversicherung) einen sehr hohen Stellenwert ein (vgl. MADERTHANER/MUSNER 2007: 18ff.). Es bildete sich eine neue Mittelschicht heraus, größere Bildungschancen wurden realisiert, eine moderne Dienstleistungskultur aufgebaut und katholisch-konservative Geschlechter- und Familienverhältnisse aufgebrochen. Vor allem die Förderung der Frauenrechte stand beim letztgenannten Aspekt im Vordergrund (vgl. PENZ 2007: 90f.; 97f.). Während auf globaler Ebene die postfordistische Krise bereits ab dem Ersten Ölpreisschock einsetzte, war dies in Österreich erst ein Jahrzehnt später, Anfang der 1980er-Jahre, der Fall. Infolge der Krise, von der besonders die verstaatlichten Industriebetriebe betroffen waren, stieg die Arbeitslosigkeit rasant an, genauso wie der Anteil an schlecht bezahlten Teilzeit-Beschäftigungsverhältnissen. Sozialpolitische Vorteile wurden gekürzt (wie Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerrechte) und der Konsum brach ein (vgl. MADERTHANER/MUSNER 2007: 30ff.). Infolgedessen kam es ab Mitte der 1980er-Jahre zu Teilprivatisierungen der Staatsbetriebe und einer strikten Sparpolitik. In den Folgejahren wurden die wirtschaftlichen Verflechtungen mit anderen europäischen Volkswirtschaften intensiver – besonders die Ostöffnung trug einen bedeutenden Teil dazu bei (vgl. PENZ 2007: 66ff.). Wie auf globaler Ebene wurden in Österreich seit den 1980er-Jahren verschiedene Prozesse infolge der Globalisierung wirksam (wie Öffnung und Flexibilisierung der Märkte oder Entstaatlichung) (vgl. ebd.: 89). Gesellschaftlich gesehen gab es ab den 1970er-Jahren Veränderungen. Die Teilung der Bevölkerung in zwei große politische Lager (ÖVP und SPÖ) sowie die dazugehörigen Verbände und Vereine begannen zu bröckeln und die Parteienlandschaft wurde bunter. Dies schlug sich zunehmend auch in einem veränderten Wählerverhalten nieder (z.B. Aufstieg der FPÖ und Konstituierung einer Grün-Partei Mitte der 1980er-Jahre). Maßgeblich für die Gründung der Grünen war, dass sich zivilgesellschaftliche Initiativen zum ersten Mal gegen den politischen Willen durchsetzten – Verhindern des Atomkraftwerks Zwentendorf 1978 und des Wasserkraftwerks in der Hainburger Au 1984 (vgl. ebd.: 77ff.). Auch ein Strukturwandel im Sozialgefüge war seitdem erkennbar – statt dem früher vorherrschenden traditionellen Familialismus wurde in den Jahrzehnten bis heute ein spätmoderner Individualismus (vgl. ebd.: 99).

Stellt man den Fordismus und Postfordismus einander gegenüber, ergibt sich ein ähnliches Bild wie jenes zwischen der Moderne und Postmoderne. Die gesellschaftlichen Transformationsprozesse zwischen den Ären des Fordismus und Postfordismus, welche durch Entwicklungen im ökonomischen Bereich (Akkumulationsregime und Regulationsweise) hervorgerufen wurden, decken sich mit den gesellschaftsübergreifenden Veränderungen zwischen Moderne und Postmoderne. Lediglich sind sie hier konkreter formuliert, wodurch leichter vorstellbar gemacht werden kann, dass sämtliche Lebensbereiche von den Normen- und Wertewandlungen auf gewisse Weise betroffen sind. Die folgende Tabelle (Tab. 2) streicht zusammenfassend wichtige Aspekte des Fordismus und Postfordismus heraus. Der Massenkonsum – untrennbar verbunden mit der zuvor erfolgenden Massenproduktion – kann als bedeutendes Merkmal des Fordismus genannt werden. Auch für den Postfordismus sind Formen des Konsums sinnstiftend, jedoch zeigen sich hier durch veränderte gesellschaftliche Normen andere Muster. Die Befriedigung von lebensnotwendigen Bedürfnissen ist dem Lustgewinn durch Konsum gewichen. Individualität und Pluralisierung in sämtlichen Lebensbereichen steht im Vordergrund (während im Fordismus das Gemeinwohl noch eine bedeutende Rolle eingenommen hat).

	Fordismus	Postfordismus
Epoche	Moderne	Postmoderne
wirtschaftliche Aspekte	Massenproduktion; Normalarbeitsverhältnis	Flexibilisierung der industriellen Produktion; unsichere Arbeitsverhältnisse
Konsumform	Massenkonsum - Konsumgesellschaft	Individualisierter Konsum - "Yuppie"-Kultur
räumliche Ausprägung	Suburbia	Postsuburbia
Lebensstil	Standardisierung der Alltagsmuster: z.B. starre Geschlechterrollen; Lebenslauf-Regime; Gemeinwohl bedeutend	Pluralisierung, Individualisierung; situative Lebensführung; "Spektakel"-Gesellschaft

Tab. 2: Gegenüberstellung Fordismus – Postfordismus

(Quelle: MOULAERT/SWYNGEDOUW 1989 – In: WOOD 2003: 47; Entwurf und Bearbeitung: UD)

Aufgrund der Zugehörigkeit der fordistischen bzw. postfordistischen Ära zur Moderne bzw. Postmoderne – und der damit einhergehenden inhaltlichen Gemeinsamkeiten – werden in weiterer Folge in dieser Masterarbeit nur noch die Begrifflichkeiten „modern“ und „postmodern“ verwendet. All die in diesem Unterkapitel dargestellten gesellschaftlichen Aspekte (Auswirkungen auf die Lebensweise der Gesellschaft), welche durch die verschiedensten wirtschaftlichen Gegebenheiten und Veränderungen hervorgerufen wurden, sind somit entweder der modernen oder postmodernen Periode zurechenbar.

Eingehend auf die eingangs aufgestellten Fragestellungen kann bereits die erste beantwortet werden: „*Wie unterscheiden sich idealtypische moderne und postmoderne Lebensformen voneinander?*“ Dazu wird nun jeweils eine idealtypische moderne und postmoderne Lebensweise aufgrund der gesammelten Erkenntnisse beschrieben, um anschließend die Differenzen herausstreichen zu können.

Idealtypische moderne Lebensweise:

- Massenkonsum von standardisierten Gütern der Massenproduktion
- Kleinfamilie (Ehepaar mit einer niedrigen Anzahl an Kindern)
- Leben im Eigenheim im suburbanen Raum (Haus im Grünen)

- Männer als Familienernährer (Frauen müssen bzw. dürfen meistens keine finanziellen Mittel zum Familieneinkommen beitragen); Frauen als Hausfrauen und Mütter
- Normalarbeitsverhältnis

Idealtypische postmoderne Lebensweise:

- Pluralisierung und Entstandardisierung in allen Lebensbereichen
- Ausdifferenzierung der Lebensstile (neue Formen der Lebens- und Haushaltskonzeptionen: z.B. Lebensabschnittspartnerschaften; Single-Wohnungen)
- Selbstverwirklichung und Individualisierung (Eigenwohl wichtiger als Gemeinwohl)
- Konsumorientierung
- Flexible und unsichere Beschäftigungsverhältnisse

Die Unterschiede zwischen diesen beiden Idealtypen stechen sofort ins Auge. Essentiell sind für die Autorin die veränderten Lebenskonzeptionen – weg von der Ehepaar-Kinder-Familie hin zu unterschiedlichsten Haushaltskonzeptionen (z.B. Patchwork-Familien, Single-Haushalte). Damit einher geht die veränderte Stellung der Frau, welche vermehrt nach Selbstverwirklichung strebt. Die verstärkte Individualisierung in sämtlichen Bereichen in der Postmoderne markiert weiters einen eklatanten Unterscheidungspunkt. Konsum stellt bei beiden Idealtypen eine wichtige Komponente dar, jedoch muss herausgestrichen werden, dass bei der modernen Lebensweise hauptsächlich die Befriedigung von Grundbedürfnissen im Vordergrund steht, während beim postmodernen Lebensstil der Lustgewinn durch Konsum von spezialisierten Gütern angestrebt wird. Ein weiterer markanter Unterschied zwischen den Lebensweisen sind die Beschäftigungsverhältnisse, die sich in der Postmoderne eher unsicher und äußerst flexibel darstellen. Somit stellen die beiden Idealtypen völlig konträre Möglichkeiten der Lebensgestaltung dar.

Untrennbar verbunden mit den oben thematisierten gesellschaftspolitischen und wirtschaftlichen Aspekten der (Post-)Moderne ist die Entstehung von suburbanen und postsuburbanen Siedlungen (Suburbia – Postsuburbia), welchen deshalb das folgende Teilkapitel gewidmet ist.

2.2 Entwicklung von der Suburbia zur Postsuburbia

Dieses Teilkapitel beschäftigt sich mit den Prozessen der Suburbanisierung und Postsuburbanisierung, die als räumliche Ausprägungen der Moderne und Postmoderne gelten können. Da (post-)suburbane Siedlungsformen in dieser Masterarbeit jedoch einen gleich bedeutenden Stellenwert wie die übergeordnete Moderne und Postmoderne – (post-)moderne Lebensformen – einnehmen, hat sich die Autorin dazu entschlossen, dieses Kapitel nicht der (Post-)Moderne unterzuordnen, sondern gleichwertig darzustellen. Um die beiden Phänomene der Suburbanisierung und Postsuburbanisierung bestmöglich beschreiben und verstehen zu können, ist es notwendig, auch auf andere Begriffe der Stadtgeographie und auf Entwicklungsphasen in der Stadtentwicklung näher einzugehen. Somit wird es möglich, idealtypische suburbane und postsuburbane Siedlungsformen festzulegen.

2.2.1 Stadtregion

Stadtregion:

„Raumeinheit, die aus einer (oder mehreren) Kernstädten und ihrem Stadt-Umland besteht [...]“ (FASSMANN 2009: 250)

Stadtumland:

- „unscharf begrenzter Raum um eine größere Stadt, der durch enge sozioökonomische Verflechtungen (Pendler) mit der Kernstadt verbunden ist.“ (FASSMANN 2009: 250)
- „[...] ist relativ stark urbanisiert und stellt ein Übergangsgebiet von den Stadtrandgemeinden bis in den die Stadt umgebenden ländlichen Raum dar.“ (LESER 2011: 890)

In den meisten Fällen gibt es keine klar definierbare Grenze zwischen dem Städtischen und dem Ländlichen. Urbane Räume gehen kontinuierlich in rurale Gebiete über. Dadurch haben sich Stadtregionen ausgebildet, welche funktionsräumliche Einheiten darstellen, die aus der Kernstadt und seinem Pendlereinzugsgebiet bestehen. Zu den Pendlerinnen und Pendlern ist nicht nur die Gruppe der Berufstätigen und der sich in Ausbildung befindenden Personen zu zählen; auch Konsumentinnen und Konsumenten zählen dazu. (vgl. FASSMANN 2009: 56) Da es keine klar umrissenen Grenzen zwischen den beiden Polen Stadt-Land gibt, kann jede Gemeinde bestimmte urbane Züge aufweisen. Die Kulturlandschaft ist somit gekennzeichnet durch Siedlungen mit einem unterschiedlichen Ausmaß an Urbanität – dem Stadt-Land-Kontinuum, das den Raum für sich vollziehende Urbanisierungsprozesse darstellt. Gänzlich rurale Gebiete gibt es kaum noch (vgl. MAIER et al. 1977: 102f.).

Olaf BOUSTEDT hat 1970 das klassische **Modell der Stadtregion** entwickelt (siehe Abb. 2), in welchem die Kernstadt von einer Ergänzungszone umschlossen wird. Bei der Kernstadt handelt es sich um das Verwaltungsgebiet der zentralen Stadtgemeinde(n), während das Ergänzungsgebiet aus den umliegenden Gemeinden besteht, welche der Kernstadt in Bezug auf Struktur und Funktionen großteils ähnlich sind. Daran anschließend befinden sich die Umlandzonen (verstädterte Zone und Randzone). Die verstädterte Zone wird durch eine aufgelockerte Siedlungsstruktur gekennzeichnet. Die Bewohnerinnen und Bewohner dieser Zone pendeln überwiegend in die Großstadt. In der äußersten Zone der Stadtregion, der Randzone, nimmt der Anteil der Erwerbspersonen in der Landwirtschaft zu, jedoch ist ein Großteil der Pendlerverflechtungen noch auf die Kernstadt gerichtet. Trabantenstädte im Bereich des Umlandes, das nicht mehr der Stadtregion zugehörig ist, weisen jedoch funktionell dichtere Verflechtungen mit der Stadtregion als mit dem Umland auf. Das Modell kennzeichnet eine klare zentral-periphere Struktur, wodurch es sich von aktuelleren Stadtmodellen deutlich unterscheidet, da funktionale Differenzierungen innerhalb der Stadtregion oder neue Formen urbaner Räume an den Stadträndern, wie Edge Cities (siehe Kap. 2.2.3), keine Rolle spielen. (vgl. FASSMANN 2009: 56; HEINEBERG 2014: 61; BORSDORF/BENDER 2010: 251f.)

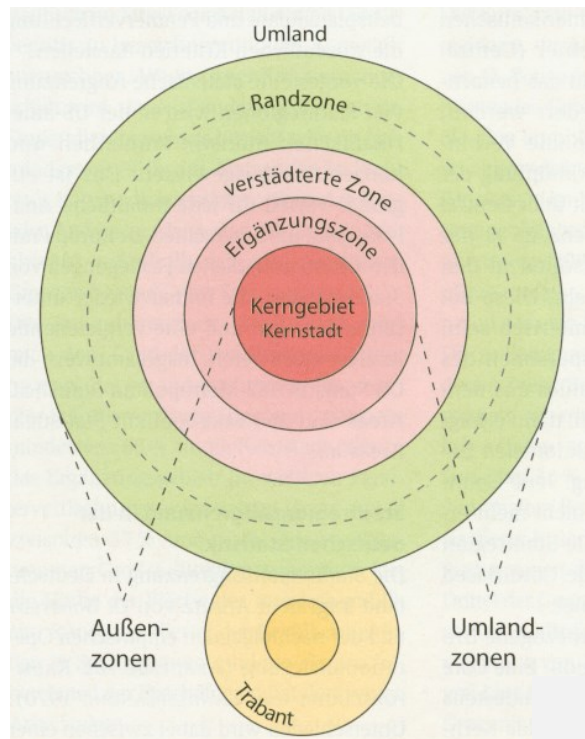


Abb. 2: Modell der Stadtregion nach BOUSTEDT (Quelle: FASSMANN 2009: 57)

Vergleicht man nun die angeführten Definitionen von „Stadtregion“ und „Stadtumland“ aus dem Stadtgeographie-Lehrbuch von Heinz FASSMANN (2009) und dem DIERCKE WÖRTERBUCH GEOGRAPHIE (hrsg. von Hartmut LESER 2011) mit den Ausführungen aus dem Stadtregionsmodell von Olaf BOUSTEDT, kann keine völlige Übereinstimmung gefunden werden. Bei BOUSTEDT zählt das Umland nicht mehr zur Stadtregion, wobei bei FASSMANN und LESER das Stadtumland durch enge Verflechtungen zur Kernstadt gekennzeichnet ist und somit eher auf die „Umlandzonen“ im Modell von BOUSTEDT Bezug nimmt anstatt auf das „Umland“ außerhalb dieser Stadtregion. In dieser Masterarbeit werden beide Begriffe, sowohl Stadtregion Wien als auch Wiener (Stadt-)Umland verwendet (siehe Kap. 3.1). Die Autorin verwendet jene Typologie, die FASSMANN und LESER zu entnehmen ist, und zählt das Umland, wozu auch das Tullnerfeld gehört, zur Stadtregion von Wien.

Die **Außenzonen einer Stadtregion** (im Sinn des Modells von BOUSTEDT; somit auch einschließlich des Stadtumlandes laut FASSMANN und LESER) haben in den letzten Jahren einen Bedeutungsaufschwung erfahren – vor allem, da hier der größte Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachs verzeichnet werden kann. Sie können durch folgende funktionelle und physiognomische Merkmale charakterisiert werden:

- **Funktionales Patchwork:** Es sind in dieser Zone heterogene Nutzungsformen anzutreffen, jedoch überwiegt die Wohnfunktion. Durch das Platzangebot in diesen Randzonen ist es möglich, bei der Planung und Errichtung von Wohn-, Industrie-, Gewerbe- und Freizeiteinrichtungen auf individuelle Wünsche einzugehen, ohne sich an bestimmte Größen und Formen in der Baugestaltung halten zu müssen.
- **Dominanz der Nachtbevölkerung:** Es herrschen rhythmische Pendelwanderungen vor (von der Arbeitsbevölkerung geprägt), welche nicht nur zentral-peripher, sondern

zunehmend tangential verlaufen, da sich immer mehr Betriebe am Stadtrand ansiedeln.

- **Geringe Bebauungsdichte:** Je weiter es Richtung Rand der Stadtregion geht, desto niedriger präsentiert sich die Dichte der Bebauung. Reihen- und Einzelhausbebauung lösen Gruppenhäuser ab und so sinkt auch die Geschoßanzahl. Auch flächenintensive Nutzungen diverser anderer Bereiche finden sich hier aufgrund des Platzangebots (Sportanlagen, Rangierbahnhöfe, Flughäfen, Friedhöfe usw.). Oftmals stellen alte Dorfkern, die durch die Expansion der Städte eingeschlossen wurden, kleinräumige Gebiete höherer Dichte und heterogener Funktionalität dar.
- **Ruhender und fließender Verkehr:** Aufgrund gestiegener Distanzen zur Kernstadt und einer unzureichenden Versorgung mit massentauglichen Verkehrsmitteln hat die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs enorm zugenommen. Auch die massenhaft bei sämtlichen Betrieben und Einrichtungen vorhandenen Parkplätze fördern diese Motorisierung.
- **Grüngürtel:** Diese Grüngürtel gelten als charakteristisches Merkmal der Stadtränder in europäischen Stadtregionen. Stadtverwaltungen sind sie ein gutes Mittel, um flächenintensive Entwicklungen zu kontrollieren und zu stoppen.

(vgl. FASSMANN 2009: 121ff.)

Neben dem Begriff der Stadtregion gibt es noch weitere **Agglomerationsbegriffe**, die jedoch nicht von einem zentrierten System ausgehen und vor allem durch ihre Einwohnerinnen- und Einwohnerzahlen sowie Dichtewerte kategorisiert werden.

- **Agglomeration:** „Ansammlung von Städten, die aneinander grenzen und zusammen ein verstädtertes Gebiet bilden.“ (FASSMANN 2009: 62)
- **Ballungsgebiet:** Von seiner Definition ähnelt es einer Agglomeration, allerdings mit der Tendenz, größere Siedlungsräume zu beschreiben. Auch müssen sie nicht polyzentrisch (z.B. Rhein-Ruhr-Gebiet), sondern können auch monozentrisch (wie beispielsweise München) strukturiert sein.
- **Verdichtungsraum:** In Deutschland wird der Begriff – im Gegensatz zu „Ballungsgebiet“ – als neutral empfunden und für Siedlungsräume mit einer Mindestbevölkerung von 150.000 Personen, mindestens 1.250 Bewohnerinnen und Bewohnern und Arbeitsplätzen pro Quadratkilometer sowie einer Mindestgröße von 100 Quadratkilometern verwendet.

(vgl. ebd.: 61f.)

Stadt-Umland-Beziehungen stellen ein wichtiges Merkmal zur demographischen Definition von Städten dar (neben Dichte und Zentrierung, funktionellem Bedeutungsüberschuss und sozioökonomischer Struktur). Da Städte einen ausgeprägten Bedeutungsüberschuss bezüglich ihrer Funktionen aufweisen, spiegelt sich dies auch in den wechselseitigen Beziehungen zu ihrem Umland wider. Arbeitsplätze, Dienstleistungen, Freizeiteinrichtungen aber auch Wohneinheiten sind asymmetrisch verteilt, darum ist die ländliche Bevölkerung dazu gezwungen, intensiv mit den städtischen Räumen zu interagieren. Jedoch gibt es auch umgekehrt Auswirkungen der Städte auf die ruralen Gebiete (Ausbreitung von urbanen Lebensformen). Erleichtert wird dies durch ein Netz an Verkehrsinfrastruktur, sei es Schiene – wie der Bahnhof Tullnerfeld – oder Straße. (vgl. FASSMANN 2009: 44ff.; BORS DORF/BENDER 2010: 156)

Wie bereits in der Einleitung erwähnt, beschäftigten sich Nils LEBER und Klaus KUNZMANN mit der Klassifizierung von ländlichen Räumen in Deutschland. Da aufgrund heterogener und oftmals komplexer Strukturen in den ruralen Gebieten kein homogener Typus „ländlicher Raum“ existent ist, war es sinnvoll, eine Typisierung vorzunehmen. Diese Räume ländlicher Prägung befinden sich abseits der stetig wachsenden Stadt- bzw. Metropolregionen und besitzen teilweise die negativen Charakteristika von geringen Entwicklungschancen sowie groben Strukturproblemen. Positiv anzumerken ist jedoch, dass hier eine Neuakzentuierung der ländlichen Räume aufgrund sich transformierender Standortbedingungen auftreten kann. Durch die Kategorisierung der ländlichen Räume wird auch die maßgeschneiderte Erarbeitung von Entwicklungsstrategien für bestimmte Regionen vereinfacht. Folgende Typen von ländlichen Räumen wurden auf Basis unterschiedlicher Aspekte festgelegt und charakterisiert: (vgl. LEBER/KUNZMANN 2006: 58ff.; 64)

- **Metropolnahe ländliche Räume:** Diese Räume befinden am Rande urbaner Gebiete und zeichnen sich vor allem durch ihre verkehrstechnisch hohe Zugänglichkeit und Multifunktionalität aus. Sie weisen semi-urbanen Charakter auf und sind oftmals wirtschaftlich eng mit der Kernstadt verflochten – trotzdem nimmt die landwirtschaftliche Nutzung einen hohen Stellenwert ein. Durch ihre Lagevorteile können diese Räume an Bevölkerung gewinnen (suburbane Prozesse). (vgl. ebd.: 64)
- **Ländliche Zwischenräume:** Regionen dieser Art sind verkehrstechnisch ausreichend gut mit den Metropolräumen verbunden, was Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern das tägliche Pendeln dorthin ermöglicht. Wirtschaftliche Prägung existiert durch (Groß-)Betriebe der Landwirtschaft sowie kleine bis mittlere Produktions- und Dienstleistungsbetriebe (hauptsächlich zur Deckung der Grundbedürfnisse). (vgl. ebd.)
- **Ländlich periphere Räume:** Dieser Typus von ländlichen Räumen ist von struktureller Unterentwicklung ob der räumlich peripheren Lage gegenüber Metropolräumen betroffen. Hochrangige Verkehrsachsen sind hier nicht vorhanden, wodurch die Erreichbarkeitsqualität der Stadträume als mangelhaft einzustufen ist. Wirtschaftlich dominant sind Betriebe des primären Sektors. Es herrscht ein Mangel an Arbeitsplätzen vor, wodurch vorwiegend junge, qualifizierte Menschen die Regionen verlassen – demographische Überalterung tritt ein. (vgl. ebd.)

Wird eine Politik der Metropolförderung verfolgt, können lediglich die beiden erstgenannten Typen von Verbesserungsprozessen (z.B. Ausbau von Flughäfen oder Bahnverbindungen) profitieren, da sie bezüglich Verkehrsinfrastruktur gut an die Kernräume angebunden sind. Eine vermehrte Ansiedelung von Bevölkerung und Betrieben wird dadurch begünstigt. Periphere Räume verlieren indes weiter an Bedeutung. Verhindert werden kann dies durch Entwicklungsstrategien, die auf die Verbesserung der Anschlussqualität und der wirtschaftlichen Standortbedingungen in diesen Regionen abzielen (vgl. ebd.: 65f.). Das Kapitel über das Tullnerfeld (siehe Kap. 3.2) geht näher auf die Einordnung der Region in diese Systematik ein.

2.2.2 Phasenmodell der Stadtentwicklung

Beim Phasenmodell der Stadtentwicklung handelt es sich um ein von Leo VAN DEN BERG et al. 1982 entwickeltes und von Wolf GAEBE (1991; Phasenmodell von Agglomerationsräumen)

weiterentwickeltes Zyklusmodell, das in vier Phasen charakteristische Entwicklungsstadien von Städten und ihre Verflechtungen mit den anschließenden administrativen Einheiten im Umland beschreibt. (vgl. FASSMANN 2009: 32; HEINEBERG 2014: 56)

a) Urbanisierung

In der Kernstadt können in dieser ersten Phase ein Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum, eine bauliche Verdichtung und eine Konzentration von Funktionen verzeichnet werden. (vgl. FASSMANN 2009: 32; HEINEBERG 2014: 56)

Urbanisierung:

„Ausbreitung städtischer Lebens- und Verhaltensweisen der Bevölkerung und daraus resultierende räumlich wirksame Prozesse und Raumstrukturen; im Unterschied zur Verstädterung.“ (FASSMANN 2009: 250)

Verstädterung:

„Prozess und Zustand der Ausdehnung, Vermehrung und Vergrößerung der Städte eines Raums nach Anzahl, Fläche und Einwohnern; Verstädterung kann auch als quantitative Urbanisierung aufgefasst werden, während Urbanisierung die qualitative Dimension von Verstädterung betrifft.“ (FASSMANN 2009: 250)

Wie man den beiden Begriffsdefinitionen entnehmen kann, unterscheiden sich die Phänomene Verstädterung und Urbanisierung (Ausbreitungsprozess von städtischen Aspekten im materiellen bzw. nicht-materiellen Sinn). Das Ausbreiten von urbanen Charakteristika im nicht-materiellen Bereich kann durch die zwei Prozesse der Ausbreitung der städtischen Bevölkerung und der Übernahme von städtischen Verhaltensweisen erreicht werden und gilt oftmals als Zeichen der Modernisierung. Ersteres beschreibt das Wanderungsverhalten urbaner Bewohnerinnen und Bewohner in das Stadtumland. Die abgewanderte Bevölkerung nimmt somit auch ihre städtisch geprägten Lebens- und Verhaltensweisen in den neuen Wohnraum mit, wo diese sich manifestieren und das suburbane Stadtumland verändern können. Dieser Prozess kann auch mit einer materiellen Verstädterung einhergehen. Bei der Übernahme von städtischen Verhaltensweisen werden urbane Werte und Normen (bewusst und unbewusst) durch verschiedenste Medien ins Ländliche übernommen und standardisiert. Dazu zählen Darstellungen in Film und Fernsehen genauso wie Printmedien, die als Träger dieser Informationen fungieren. (vgl. FASSMANN 2009: 54; BORSODORF/BENDER 2010: 157)

Im Gegensatz zur klar messbaren Verstädterung kann die Urbanisierung nicht direkt quantifiziert werden. Über indirekte Indikatoren, wie spätes Heiratsalter, sinkende Geburtenzahlen oder hohe Scheidungsraten, lassen sich jedoch Schlüsse über die Transformationen im ländlichen Raum ziehen. (vgl. FASSMANN 2009: 54f.)

b) Suburbanisierung

Aufgrund der Entwicklungen in der Urbanisierungsphase kann die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner leiden (hohe Bebauungsdichte, mangelndes Wohnungsangebot, unzureichende Qualität der Bausubstanz, fehlende Verfügbarkeit von günstigen Flächen usw.). Darum werden sowohl verschiedene Funktionen als auch die Bevölkerung selbst aus der

Kernstadt ins städtische Umland verlagert. Hält diese Phase für lange Zeit an, geht die Suburbanisierung in eine Desurbanisierung über. (vgl. FASSMANN 2009: 32f.; HEINEBERG 2014: 57f.) (siehe Kap. 2.2.3)

c) Desurbanisierung

In dieser dritten Phase tritt eine großräumige, interregionale Dekonzentration der Wohnbevölkerung und wirtschaftlichen Betriebe auf. Die Funktionen lösen sich von der Kernstadt, woraus ländliche Gebiete Profit schlagen. Harte Standortfaktoren, wie Infrastruktur oder Informations- und Kommunikationstechnologien, sind nicht mehr nur in den Stadtregionen verfügbar. (vgl. FASSMANN 2009: 33; HEINEBERG 2014: 58)

Die Desurbanisierung kann betrachtet werden als „absolute Bevölkerungs- und Beschäftigungsabnahme im gesamten Agglomerationsraum, da die Zunahme im Umland die Verluste in der Kernstadt nicht mehr ausgleicht.“ (GAEBE 1991 – In: HEINEBERG 2014: 58)

d) Reurbanisierung

Kernstädte gewinnen schließlich in der letzten Phase des Zyklenmodells wieder an Bedeutung. Die Verkehrsbelastungen im Umland werden zu hoch, weshalb die Städte wieder an Bevölkerung und Beschäftigten gewinnen. Mit dieser Phase kann das Phänomen der Gentrifizierung einhergehen, wenn Stadtviertel baulich aufgewertet werden und soziale Umbrüche die Folge sind. (vgl. FASSMANN 2009: 33; HEINEBERG 2014: 59)

Reurbanisierung ist der Gegenpol der Suburbanisierung und kann als eine Aufwertung der Kernstadt verstanden werden. Maßgeblich vorangetrieben wird dieser Teilprozess der Stadtentwicklung von Dienstleistungsunternehmen (vor allem Unternehmensberatungen, Versicherungen, Banken usw.), welche Standorte in den Kernstädten jenen in der Suburbia vorziehen. Durch die Rückkehr dieser und anderer finanzstarker Akteurinnen und Akteure (wie auch wohlhabender Haushalte, die sich bewusst für ein urban geprägtes Leben entscheiden) wird ein wichtiger Teil geleistet, um die Degradierung der Innenstädte zu stoppen. Im Vergleich mit Suburbanisierungsprozessen kam Reurbanisierungsabläufen bis in die 1990er-Jahre jedoch sowohl flächen- als auch zahlenmäßig lediglich eine geringe Bedeutung zu (vgl. FASSMANN 2009: 175; BORSDORF/BENDER 2010: 225). Brian BERRY (1985 – In: FASSMANN 2009: 175) bezeichnete reurbanisierte Stadtteile als „Islands of renewal in seas of decay“ (vgl. FASSMANN 2009: 175). Heute kann dieser Spruch in umgekehrtem Sinn gelten: „Islands of decay in seas of renewal“ (WYLY/HAMMEL 1999).

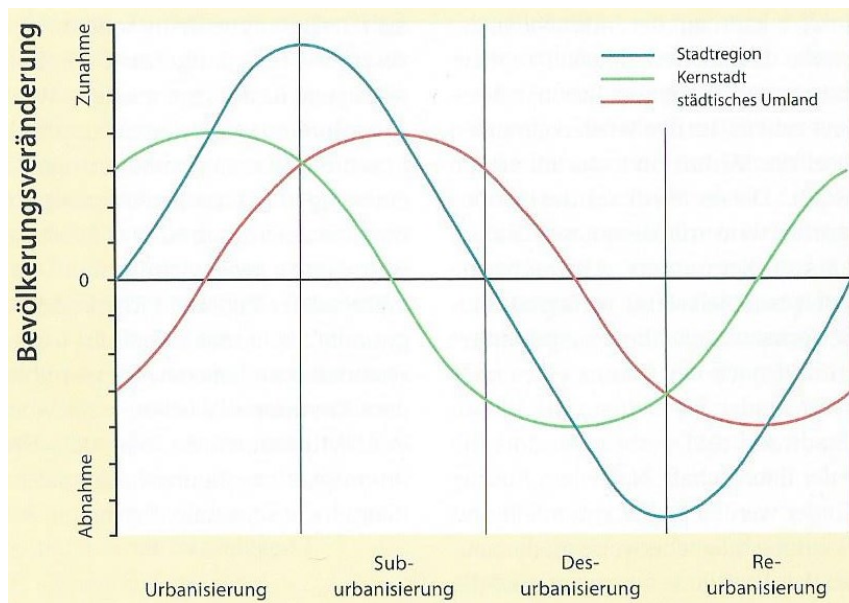


Abb. 3: Phasenmodell der Stadtentwicklung (Quelle: FASSMANN 2009: 33)

Abb. 3 veranschaulicht, wie sich die Zahl der Bevölkerung in den verschiedenen räumlichen Bezugsebenen (Stadtregion = Kernstadt + städtisches Umland) im Verlauf der Stadtentwicklung verändern kann. In der ersten Phase (Urbanisierung) wächst die Zahl der Bewohnerinnen und Bewohner in der gesamten Stadtregion aufgrund der anhaltend hohen Zahl an Menschen, die in der Kernstadt leben. In der Folge verliert jedoch die Kernstadt einen beachtlichen Teil ihrer Bevölkerung an das städtische Umland (Suburbanisierung). In der nächsten Phase, der Desurbanisierung, verzeichnet die gesamte Stadtregion einen Bevölkerungsverlust, der vor allem auf die Dekonzentrationsprozesse in der Kernstadt zurückzuführen ist. Gleichzeitig ist das Umland nicht in der Lage, diese Entleerungstendenzen auszugleichen. Schließlich folgt die Phase der Reurbanisierung, in welcher die Kernstadt wieder an Attraktivität und Bedeutung gewinnen kann, wodurch auch die Gesamtzahl der in der Stadtregion Lebenden wieder im Steigen begriffen ist.

Es ist nicht zwingend, dass diese vier Entwicklungsphasen aufeinander folgen, jedoch ist es häufig der Fall. Es können auch Prozesse zeitgleich in einem Land ablaufen, wie beispielsweise Urbanisierung, Suburbanisierung und Desurbanisierung. (vgl. HEINEBERG 2014: 59)

Der nächste Teil beschäftigt sich näher mit der zweiten Phase dieses Zyklusmodells, der Suburbanisierung. Des Weiteren wird die Entwicklung hin zur Postsuburbanisierung thematisiert, um abschließend die Unterschiede zwischen den Begrifflichkeiten herausstreichen zu können.

2.2.3 Suburbanisierung - Postsuburbanisierung

Im vorherigen Unterkapitel wurde diese Thematik bereits kurz angerissen. Da Suburbanisierung und Postsuburbanisierung in der vorliegenden Arbeit einen bedeutenden Stellenwert einnehmen, wird hier nochmals detailliert darauf eingegangen. Die Entwicklungslinien von suburbanen Räumen zu postsuburban geprägten Gebieten werden herausgearbeitet.

In den hochentwickelten Staaten nehmen Suburbanisierungsprozesse seit langer Zeit einen äußerst bedeutenden Stellenwert ein, da sie im Zuge von technologischen, sozialen und wirtschaftlichen Transformationen die Siedlungsentwicklungen in den Verdichtungs- und Wachstumsgebieten steuern. Durch die ablaufenden Globalisierungsprozesse zeichnen sich zudem neue Strukturen ab (Postsuburbanisierung). (vgl. GIFFINGER et al. 2001: 25)

Zunächst sind etliche Definitionen zur Suburbanisierung aus verschiedenen Jahren angeführt, die jeweils Suburbanisierung beschreiben, jedoch stets unterschiedliche Aspekte betonen:

Suburbanisierung:

- „Verlagerung von Nutzungen und Bevölkerung aus der Kernstadt, dem ländlichen Raum oder anderen metropolitanen Gebieten in das städtische Umland bei gleichzeitiger Reorganisation der Verteilung von Nutzungen und Bevölkerungen in der gesamten Fläche des metropolitanen Gebiets.“ (FRIEDRICHS 1977 – In: PINTER 2005: 10)
- Es handelt sich „um einen räumlich begrenzten Veränderungsprozeß, der grundsätzlich mit einer absoluten oder zumindest relativen Bedeutungsabnahme der jeweiligen Kernstadt in bezug auf einzelne Funktionen, wie Wohnen oder Arbeiten, verbunden ist. [...]“ (GATZWEILER/SCHLIEBE 1982 – In: HEINEBERG 2014: 44)
- „Suburbanisierung wird allgemein als ein Prozess angesehen, in dem sich Städte über die Grenzen ihrer bislang erreichten Besiedlung ausdehnen. Die weitere und umfangreiche Besiedlung jenseits des Stadtrands hängt funktional mit der Kernstadt zusammen, geht räumlich von ihr aus und erklärt sich aus ihren ökonomischen, sozialen und baulichen Entwicklungsbedingungen.“ (BRAKE 2001: 15)
- „Suburbanisierung beschreibt im wesentlichen [sic!] einen räumlichen Trend der Stadtentwicklung, der auf der Dichotomie von Stadt und Land aufbaut. Dementsprechend wird mit Suburbanisierung das Entstehen von sozial und baulich in sich homogenen Gebieten am Rande von Stadtregionen, die außerhalb der Verwaltungsgrenzen der Stadt liegen, bezeichnet.“ (GIFFINGER et al. 2001: 26)
- „[...] Suburbanisierung [ist] ein komplexer Prozeß [sic!], der eine Vielzahl an sozial-räumlichen und demographischen Entwicklungen in städtischen Agglomerationen widerspiegelt [sic!].“ (GIFFINGER et al. 2001: 34)
- „Es ist [...] vielmehr ein Prozess, in dessen Verlauf ohne planerischen Gestaltungswillen „Zwischenstädte“ entstehen, Siedlungsräume, die wenig eigenes Profil aufweisen, sich krebsartig ausdehnen und die Hohlräume zwischen den gewachsenen Siedlungskernen der Stadtregion ausfüllen, vor allem dort, wo die bereits ausgebaute regionale Verkehrsinfrastruktur dies möglich macht.“ (KUNZMANN 2001: 214)
- „räumliche Verlagerungsprozesse städtischer Funktionen aus dem Stadtkern in das Stadtumland oder an den Stadtrand“ (MAYER 2004 – In: DASTEL 2005: 11)
- „Verlagerung von Bevölkerung und Wirtschaftsbetrieben über die administrativen Grenzen einer Kernstadt in das Umland.“ (FASSMANN 2009: 250)
- „Dekonzentrationsprozess von Agglomerationsräumen bzw. Stadtregionen. Verursacht durch den Prozess der Stadtrandwanderung von Bevölkerung und Wirtschaftsbetrieben, führt die Suburbanisierung zum flächenhaften Wachstum größerer Städte und Agglomerationsräume über die Stadtgrenzen hinaus in den suburbanen Raum,

wobei aufgrund gleichzeitiger Entleerungstendenzen der innerstädtischen Bereiche die Gesamtzahl der Einwohner und Arbeitsstätten häufig gar nicht oder nur gering anwächst. [...] Die Suburbanisierung führt zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen, besonders durch den Pendelverkehr, und zu vielfältigen raumplanerischen Stadt-Umland-Problemen. [...]“ (LESER 2011: 929)

- „intraregionale Dekonzentration von Bevölkerung, Arbeitsplätzen und Infrastruktur in städtisch verdichteten Regionen (mit einer oder mehreren Kernstädten) hochindustrialisierter Länder“ (HEINEBERG 2014: 44)
- „relativ stärkere Bevölkerungs- und Beschäftigtenzunahme im Umland als in der Kernstadt aufgrund innerregionaler Dekonzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen“ (HEINEBERG 2014: 57)

Es fällt auf, dass jede dieser Begriffsdefinitionen andere Aspekte betont, jedoch die meisten auf eine eigene Weise Verlagerungs- und Dekonzentrationsprozesse von Bevölkerung und Arbeitsplätzen aus der Kernstadt hinaus in die umliegenden Gebiete beschreiben. Jene von 1977 von Jürgen FRIEDRICHS jedoch bezieht sich nicht nur darauf, dass Verlagerungsprozesse aus der Kernstadt vonstatten gehen, sondern auch aus anderen Räumen – dem ländlichen Raum und anderen metropolitan geprägten Gebieten. Des Weiteren werden Segregationsprozesse durch die Reorganisation von Bevölkerungs- und Nutzungsverteilungen angesprochen. Klaus BRAKE (2001) wiederum deutet an, dass ein funktionaler Zusammenhang zwischen suburbanen Gebieten und der Kernstadt besteht. Die erste der beiden angeführten Definitionen von Rudolf GIFFINGER et al. (2001) streicht die Stadt-Land-Dichotomie heraus, welche den räumlichen Trend bedingt, und beschreibt die Entstehungsprozesse von homogenisierten Räumen. Zuletzt sei noch die Definition von Klaus KUNZMANN erwähnt (2001), die eher negativ formuliert ist. Planloses, „krebsartiges“ Wachstum von wenig aussagekräftigen Siedlungsräumen – wo bestehende Verkehrsinfrastruktur es ermöglicht – steht im Vordergrund.

Als Forschungsgegenstand nimmt der Begriff Suburbanisierung dreierlei Bedeutungen gleichzeitig an, welche je nach Situation von unterschiedlicher Wichtigkeit sind.

- Physische Dimension: gebaute Umwelt
- Soziale Dimension: Aktions- und Lebensraum ortsbezogener ökonomischer und sozialer Prozesse
- Politische Dimension: Raum politischer Regulation

(vgl. BRAKE 2001: 17)

Suburbaner Raum:

- „Gebiet des engeren Verflechtungsbereichs im Umland der Kernstadt, das von der Suburbanisierung erfasst wird.“ (FASSMANN 2009: 250)
- „Gebiet der Stadtrandgemeinden, die in den Prozess der Suburbanisierung einbezogen sind. Kennzeichen des suburbanen Raums sind insbesondere starke Zunahme der Bevölkerungs- und Arbeitsstättenzahl, die überwiegend auf die Stadtrandwanderung zurückgeht. Aus raumplanerischer Sicht ist der suburbane Raum vor allem durch das Auftreten von Stadt-Umland-Problemen gekennzeichnet.“ (LESER 2011: 929)

Wohnsuburbanisierung (Bevölkerungssuburbanisierung):

- „Teilprozess der Suburbanisierung mit besonderer Betonung der Stadtrandwanderung der Wohnbevölkerung.“ (LESER 2011: 97)
- „intraregionale Dekonzentration von Bevölkerung“ (HEINEBERG 2014: 44)

Prozesse der **Suburbanisierung** (jedoch noch nicht in der heutigen Form) traten in den Industrieländern seit dem 19. Jahrhundert auf, als sich die Dichotomie von Stadt und Land durch die Ausdehnung der Städte ins Umland aufzulösen begann („urbane Revolution“ – BORS-DORF/BENDER 2010: 145). Bevölkerungswachstum und Landflucht waren Gründe für das rapide Wachstum der Städte. Die kompakten urbanen Räume lösten sich zugunsten eines Stadt-Land-Kontinuums auf, das jedoch durch eine klare funktionale Hierarchie – vom Kern ausgehend – charakterisiert war. Während in den USA die Standortverschiebungen von Haushalten und Betrieben seit etwa 1830 beobachtet werden konnte, war dies in Europa erst seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts der Fall (hier verliefen die Suburbanisierungsprozesse räumlich differenziert – West-Ost- und Nord-Süd-Gefälle). In den Außenzonen war zunächst das Wohnen die alles dominierende Funktion, weshalb auch von Schlafstädten die Rede war (Wohnsuburbanisierung) (vgl. BORS-DORF/BENDER 2010: 145f.; 27; HEINEBERG 2014: 57f.; FASSMANN 2009: 183; HELBICH 2009: 9ff.). Lediglich einige Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen waren zur Ergänzung vorhanden (vgl. GIFFINGER et al. 2001: 26). Untertags an Werktagen traf man lediglich sogenannte Grüne Witwen in den suburbanen Räumen an, welche die Kindererziehung und Hausarbeit erledigten, während die restliche Bevölkerung (hauptsächlich Männer) in die Kernräume zu den Arbeitsstätten pendelte. Nicht nur Berufspendlerströme, sondern auch jene des Einkaufens und der Freizeit verbanden die beiden Komplementär-räume (urbaner und suburbaner Raum). Vorerst blieb der Schritt der Wohnstandortveränderung an den Stadtrand jedoch nur den wohlhabenden Schichten vorbehalten. Der Wunsch eines Großteils der Bevölkerung nach dem Wohnen im Grünen wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts aber immer größer. Durch gestiegenen Wohlstand, niedrige Bodenpreise und gute Anbindungen an öffentliche Verkehrsmittel bzw. ausgebaute Straßeninfrastruktur (jedoch erst nach der Phase des Wiederaufbaus infolge des Zweiten Weltkrieges) konnten sich auch immer mehr Menschen in europäischen Städten diesen Wunsch erfüllen. Die vorherrschende Gruppe in diesen suburbanen Siedlungen, deren Erscheinungsbild in den meisten Fällen eher von monotoner Architektur geprägt war, waren junge Familien der Mittel- (und Ober-)Schicht. Sie können als Träger der Suburbanisierung bezeichnet werden (vgl. BORS-DORF/BENDER 2010: 146-149; 27; HEINEBERG 2014: 57f.; FASSMANN 2009: 183; HELBICH 2009: 9ff.).

Die Abwanderung aus der Kernstadt bei der Suburbanisierung erfolgt aufgrund der sinkenden Attraktivität der Städte (wie Mangel an Bauflächen oder teure Bodenpreise) (vgl. GIFFINGER et al. 2001: 26) und zeichnet sich somit als sozial selektiver Prozess aus (aufgrund der Abhängigkeit der Betroffenen von verfügbaren Finanzmitteln). In den meisten Fällen zeigen sich Suburbanisierungsprozesse in einer konzentrischen Ausdehnung des suburbanen Raums. Die hohe Nachfrage nach billigem Wohnen im unmittelbaren Umland der Stadträume führt dazu, dass die Bodenpreise steigen und die neue Generation der Stadt-Land-Wanderinnen und -Wanderer noch weiter in den ländlichen Raum zieht, um von den günstigen Bodenpreisen zu profitieren. Es entsteht dadurch ein unscharf gegliedertes, weitflächiges Siedlungssystem mit dispers angeordneten Funktionsinseln – die Stadt breitet sich aus: „**Urban Sprawl**“ (Expansion

der Stadtregion, unter anderem aufgrund von Vollmotorisierung) – worauf eine Desurbanisierung folgt (vgl. FASSMANN 2009: 186; 109). Der ländliche Raum im tieferen Hinterland erfährt dadurch zunehmend eine Suburbanisierung (vgl. BRAKE et al. 2001: 8). Mit dem Urban Sprawl sind planerische Schwierigkeiten (vor allem in den USA, aber auch in Österreich und Deutschland) verbunden, da eine kommunale Planungsautonomie vorherrscht. Gemeinden agieren nach ihren jeweiligen Plänen und achten wenig auf übergeordnete, regionale Ziele (vgl. FASSMANN 2009: 188f.).

Bezugnehmend auf die oben angesprochene Motorisierung kann festgehalten werden, dass das Angebot an **Verkehrsinfrastruktur**-Einrichtungen maßgeblich für die Herausbildung von suburbanen Siedlungen verantwortlich ist (vgl. GIFFINGER et al. 2001: 27f.). Erst mit der massenhaften Ausbreitung des Privat-PKWs wurde (Wohn-)Suburbanisierung möglich (vgl. EINACKER/MÄDING 2005: 91). Je höherwertiger sich die Erreichbarkeitsverhältnisse (Straße oder Schiene) eines außerstädtischen Ortes mit der Kernstadt darstellen, desto eher werden bestimmte Funktionen in das Stadtumland verlegt. Somit wächst die Größenausdehnung des suburbanen Raums mit der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig steigt auch das Verkehrsaufkommen in der Umland-Region, da Suburbanisierung aufgrund ihrer dispersen Strukturen und wachsenden Distanzen den Verkehr vermehrt, was wiederum dazu führt, dass die vorhandene Verkehrsinfrastruktur weiter ausgebaut wird. Es handelt sich somit um einen selbstverstärkenden Prozess, da die Attraktivität des Stadtumlandes durch das Infrastrukturangebot wächst und sich weiter ausdehnt. Es darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass durch die Verkehrsströme externe Effekte geschaffen werden, die der Suburbanisierung nicht nur nützlich sind (wie Kaufkraftpotenzial). Negative Effekte spiegeln sich beispielsweise in Umweltbelastungen wider, welche die Ansiedelung diverser Funktionen hemmen (vgl. GIFFINGER et al. 2001: 27f.). Suburbanisierung an sich ist aufgrund seines hohen Verkehrsaufkommens und der damit einhergehenden Probleme (Luftverschmutzung, Lärmbeeinträchtigung, Flächenverbrauch usw.) kritisch zu betrachten (HESSE 2001: 97f.).

Die **Wohnsuburbanisierung**, die angesprochene Verlagerung von Bewohnerinnen und Bewohnern der Kernstadt in das Stadtumland, steht in den meisten Fällen mit Segregationsprozessen in Verbindung. Dies ist zu einem bedeutenden Teil auf die altersspezifische Selektivität der demographischen Suburbanisierung zurückzuführen, da vor allem jüngere Personen in der Phase der Familiengründung die Chance nutzen, sich in suburbanen Gebieten anzusiedeln. Alters- und Sozialstrukturen entmischen sich zunehmend, wodurch die suburbanen Wohngebiete bezüglich des Lebensstils ihrer Einwohnerinnen und Einwohner häufig homogen aufgestellt sind. Die Vorteile der Suburbia liegen in günstigeren Grundstückspreisen und niedrigeren Bebauungsdichten, wofür hier die größeren Distanzen zum Arbeitsort (welcher meistens in der Kernstadt liegt) in Kauf genommen werden. Auch, wenn viele Menschen aufgrund von Änderungen in ihrem Lebenszyklus oder Sozialstatus neue Prioritäten bezüglich Lage, Größe oder Wohnumfeldqualität des Wohnstandorts setzen (vgl. MARIK 2001: 15; 22) und den suburbanen Raum als ideal dafür ansehen, wird er nicht immer positiv bewertet: „[...] das Einfamilienhausgebiet am Stadtrand [ist] allenfalls eine second-best-Lösung. Die Kritik macht sich dabei am Standort (Pampa), am Städtebau (langweilig) und am Objekt (Reihenhausschachtel auf Handtuchgrundstück) fest [...]. Gerade für Haushalte, die bei begrenzten Einkommen erschwinglichen, familieneigenen Wohnraum suchen, ist das Einfamilienhäuschen am Stadtrand

oder besser am Rand eines verstädterten Dorfes vor den Toren der Stadt die beste [...] am Markt verfügbare Lösung.“ (EMPIRICA 2000 – In: ebd.: 15). Wie bereits erwähnt, ist somit die Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln essentiell. In den Anfängen der Suburbanisierungsbewegungen konnte es noch als Privileg der oberen sozialen Schichten angesehen werden, sich außerhalb der eher negativ bewerteten Kernstadt anzusiedeln. Dies hat sich nunmehr etwas gewandelt. Staatliche Förderungen (wie jene für den Bau des Eigenheims oder die Pendlerpauschale) trugen nach dem Zweiten Weltkrieg in Österreich dazu bei, dass sich zunehmend auch weniger finanzkräftige Personen den Zuzug in die Suburbia leisten konnten (vgl. ebd.: 16; 22f.).

Die Wohnsuburbanisierung ist eng verknüpft mit dem Traum vom **Wohnen (Eigenheim) im Grünen**. Das Phänomen geht zurück auf die Auswirkungen der Industriellen Revolution, als innerstädtische Räume immer knapper und unwohnlicher wurden und städtische Bewohnerinnen und Bewohner der Oberschicht Wohngebiete außerhalb des Zentrums für sich entdeckten. Die finanzstarke Elite zog aufs Land und legte somit den Grundstein für weitere Entwicklungen in diese Richtung. Große Entfernungen zur Kernstadt wurden fortan mit Eigentumsverhältnissen und Naturnähe aufgewogen (vgl. STUDIENGRUPPE – BAUEN FÜR ZEITGENOSSEN 1969: 808ff.), da viele Menschen den Wunsch haben, bei ihrer Wohnumgebung von hoher Umwelt- und Freiraumqualität profitieren zu können. Beeinträchtigende Faktoren, wie Lärm oder Luftverschmutzung, sollen nicht vorhanden sein. Aus diesem Grund wird das Leben entweder im Reihenhaushaus oder – noch besser – im freistehenden Einfamilienhaus im suburbanen Raum angestrebt. Aber es soll nicht unerwähnt bleiben, dass ein großer Anteil dieser Personen einen städtischen dem suburbanen Wohnstandort vorziehen würde, hätte dieser dieselben Vorteile bezüglich Wohnumweltqualität aufzuweisen (vgl. EINACKER/MÄDING 2005: 76f.; BORSDORF/BENDER 2010: 142). Oftmals scheitert es an der finanziellen Kapitalausstattung. Einkommensstarke Haushalte sehen sich in diesem Zusammenhang im Gegensatz zu einkommensschwächeren Gruppen lediglich geringen Restriktionen unterworfen, was die Bildung von segregierten räumlichen Wohnmustern begünstigt (vgl. BORSDORF/BENDER 2010: 186).

Das Leben der Menschen am Rand von Städten bzw. der Wunsch danach wurde in der Fachliteratur beispielsweise von Achim HAHN empirisch untersucht. Er ist davon überzeugt, dass das „Wohnen am Rand [...] eine kulturelle Ausdrucksform des Menschen“ (HAHN 2001: 225) ist. Von dieser Position aus – vom Rand – kann man alles erreichen, sei es das Ländliche oder das Städtische. Diese Erreichbarkeit steht im Fokus, da nicht nur die Arbeit sich (meistens) an einem anderen Standort befindet, sondern auch Freizeit-Angelegenheiten. Die Verfügbarkeit von Verkehrssystemen ist dementsprechend von enormer Wichtigkeit (vgl. ebd.: 230). „Der Rand soll Verbindlichkeiten zulassen und gleichzeitig das Individuum auf Wunsch entlassen können, je wie es gebraucht wird.“ (ebd.) Jedoch streicht HAHN heraus, dass die Ergebnisse seiner Untersuchungen nicht als universell für den Forschungsgegenstand der Akteurinnen und Akteure in der Wohnsuburbanisierung zu sehen sind (vgl. ebd.: 232). Die Autorin erachtet sie aber für ihre Ausführungen im Zuge dieser Masterarbeit als sinnvoll.

Neben dem Prozess der Wohnsuburbanisierung, der flächenhaften Ausbreitung von Wohngebieten, verlagerten sich auch zunehmend Industrie- und Dienstleistungsbetriebe von der Kernstadt ins Umland der Großstädte. Als Ergebnis stellt sich ein Siedlungssystem dar, das oftmals

unstrukturiert wirkt, da es sich über administrative Grenzen ausstreckt. Die Gründe für den Standortwechsel der Unternehmen in den suburbanen Raum liegen einerseits im gestiegenen Flächenbedarf und andererseits an der Preisgestaltung. An den städtischen Standorten werden immer höhere Grundstückspreise verlangt, die ein Großteil der Betriebe nicht mehr gewillt bzw. nicht mehr in der Lage ist zu bezahlen. Oftmals begegnen Stadtverwaltungen diesen Entwicklungen nicht mit Unwillen, da dadurch ganze Stadtblöcke saniert werden können. Die vormals bestandenen Agglomerationsvorteile von Betrieben mit städtischen Standorten bleiben in vielen Fällen in der Suburbia weiterhin bestehen, da sich diese Gewerbeflächen meist in günstiger Lage zu übergeordneten Verkehrsknotenpunkten befinden und mit ihrer Multifunktionalität punkten können (Vorhandensein von vielfältigen Branchen; auch Freizeitgestaltungsmöglichkeiten, Büros, Bildungseinrichtungen). Vor allem in europäischen Städten werden polyzentrische Strukturen in der Stadtregion geschaffen, indem die Suburbanisierung ehemals eigenständige Siedlungen funktionell integriert hat, wie beispielsweise die südlich an Wien anschließenden Gemeinden. (vgl. FASSMANN 2009: 183; 186f.)

Neue Orte, wie sie im Sinn einer „**Edge City**“ zu verstehen sind, entstehen in Europa im Gegensatz zum nordamerikanischen Raum kaum (vgl. FASSMANN 2009: 187). Allgemein kann festgehalten werden, dass sich Entwicklungen in amerikanischen Stadtregionen von jenen in den europäischen Städten unterscheiden. Ein wesentliches Kriterium hierbei liegt darin, dass die Suburbanisierungsprozesse in Europa bereits bestehende Siedlungen überformt haben, während in Nordamerika vorwiegend neue Gebiete erschlossen wurden (vgl. BORSDORF/BENDER 2010: 25f.). Die angesprochenen Edge Cities sind als „vorläufig finales Phänomen einer fortschreitenden Suburbanisierung städtischer Funktionen“ (FASSMANN 2009: 187) zu verstehen und gehen auf Joel GARREAU (1991) zurück. Er schlägt folgende Kriterien zur Definition vor: mehr als 450.000 Quadratmeter Bürofläche, mindestens 54.000 Quadratmeter Einzelhandelsverkaufsfläche, Zahl der Arbeitsbevölkerung ist größer als jene der Wohnbevölkerung (Pendlerinnen- und Pendlerüberschuss), kompakte Baustruktur und geringes Alter der Arbeits- und Wohnbevölkerung. Edge Cities sind somit angelegte Agglomerationen an verkehrsgünstig gelegenen Standorten (für den Autoverkehr) mit City-Funktionen, jedoch ohne Anspruch, Kernstädte in funktionaler Hinsicht zu sein und räumlich von ihr entfernt, wodurch sie als „Auslagerung der City in den suburbanen Raum“ (FASSMANN 2009: 125) charakterisiert werden können (vgl. ebd.: 125; BORSDORF/BENDER 2010: 154f.; HELBICH 2009: 15; BEAUREGARD 1998: 52).

Die Stadtstruktur hat sich in den letzten Jahrzehnten grundlegend verändert, wodurch das ehemals dominante Phänomen der Suburbanisierung etwas in den Hintergrund getreten ist. Zusammengefasst kennzeichnen suburbane Räume die Charakteristika der Nähe zur Kernstadt, der hohen Nachtbevölkerung im Gegensatz zu jener am Tag und der mangelhaften funktionalen Ausstattung, wodurch die Suburbia einen Komplementärraum für das Stadtzentrum darstellt. Aufgrund des anhaltenden Bevölkerungswachstums, fehlenden Platzangebots in den Innenstädten, wachsenden Wohlstands, steigenden Bedürfnisses nach individuellem Wohnraum und vor allem des Wandels der klassischen Lebenskonzeptionen zog es nicht nur die erwähnten Jungfamilien der Mittelschicht in die Außenquartiere. Auch Pensionistinnen und Pensionisten, kinderlose Paare oder Singles siedelten sich hier nun an (vgl. BORSDORF/BENDER 2010: 146; 149f.; 161; 23; HELBICH 2009: 15-18). Die außerstädtischen Räume bekamen

nicht nur aus der Kernstadt Zuzug, sondern auch von außerhalb. An die Stadt wurde somit auch angelagert, nicht nur aus ihr ausgelagert (vgl. BRAKE 2001: 17). Des Weiteren zogen Handel, Dienstleistungen und auch Industrie (in Form von Einkaufszentren, Sport- und Freizeitzentren, Bürocities, Bildungseinrichtungen usw.) zunehmend an die Stadtränder, wo sie aufgrund der freien Mobilität aller Bevölkerungsschichten und der guten Erreichbarkeit prächtig florieren. Pendlerverflechtungen bestehen aufgrund des geschaffenen Arbeitsplatzangebots in beide Richtungen, wodurch die ehemals peripheren Wohngebiete an Zentralität gewinnen konnten. Vormalig traditionelle Relationen und Abhängigkeiten zwischen Stadt und Land (im wirtschaftlichen, sozialen und räumlichen Bereich) sind somit nicht mehr gültig. Die Stadtränder sind nun auch heterogener zusammengesetzt, neben demographischen und soziokulturellen Aspekten spiegelt sich das auch in der Bautypologie wider. Die noch vorherrschenden „Einfamilienhaus-Teppiche“ werden durch andere Bauformen wie Geschosswohnungsbau ergänzt. Man spricht nun von der **Postsuburbia** (vgl. BORSDORF/BENDER 2010: 146f.; 150; 23; HELBICH 2009: 15-18).

Postsuburbane Entwicklungen lassen sich auch als funktionale Verstädterung charakterisieren (vgl. HEINEBERG 2014: 54). „Diese Phase ist nicht mehr nur durch quantitatives Wachstum, sondern zunehmend auch durch qualitatives Wachstum geprägt, durch eine funktionale Aufwertung der Peripherie mit einem breiten Spektrum qualifizierter Tätigkeiten.“ (BURDACK 2005 – In: HEINEBERG 2014: 54).

Wesentlich für die Kennzeichnung der Postsuburbia im Gegensatz zur Suburbia ist also ihre Emanzipation von der Kernstadt. Während im suburbanen Raum funktionale Verflechtungen zum und Abhängigkeiten vom urbanen Zentrum bestehen (Wohnfunktion versus Arbeits- und Freizeitfunktion), ist dies beim postsuburbanen Raum nicht mehr der Fall. Er stellt durch seine in viele Richtungen bestehenden Beziehungen eine Weiterentwicklung der Suburbia dar (siehe Abb. 4). Charakteristisch sind die große Ausdehnung und funktionale Knoten wie Einkaufszentren (vgl. FASSMANN 2009: 187; HELBICH 2009: 16f.). Die Umlandgemeinden steigern durch die nun angesiedelten Funktionen (Versorgungs-, Freizeit-, Kultureinrichtungen) zusätzlich zum Wohnen und eventuell Arbeiten ihre Attraktivität und werden daher zunehmend unabhängiger (vgl. BRAKE et al. 2001: 9). Die Stadtregionen weisen aufgrund dieser Entwicklungen, die auf zunehmende Globalisierungsprozesse (wie staatliche Deregulierung und Heterogenisierung in vielen Bereichen) zurückgehen, nunmehr multizentrische Netzwerk-Strukturen (statt früher monozentrische Systeme) auf. Die Kernstädte selbst verlieren teilweise aufgrund des Vorhandenseins von benötigten Funktionen im Umland ihre zentrale Rolle in der Stadtregion. Jedoch darf nicht außer Acht gelassen werden, dass die Kernstadt auch zukünftig der zentrale Integrations- und Bezugspunkt der Bevölkerung bleiben wird (vgl. BRAKE 2001: 19; 22).

Die angesprochene Entwicklung hin zu einer Postsuburbia geht – wie auch schon bei der Geschichte der Suburbanisierung – von Nordamerika aus. In Kontinentaleuropa lassen sich diese Entwicklungslinien auch feststellen, jedoch in moderaterem Ausmaß. Des Weiteren bleiben hier engere Verflechtungen zur Kernstadt bestehen, als dies in Nordamerika der Fall ist. (vgl. BONTJE/BURDACK 2005: 143)

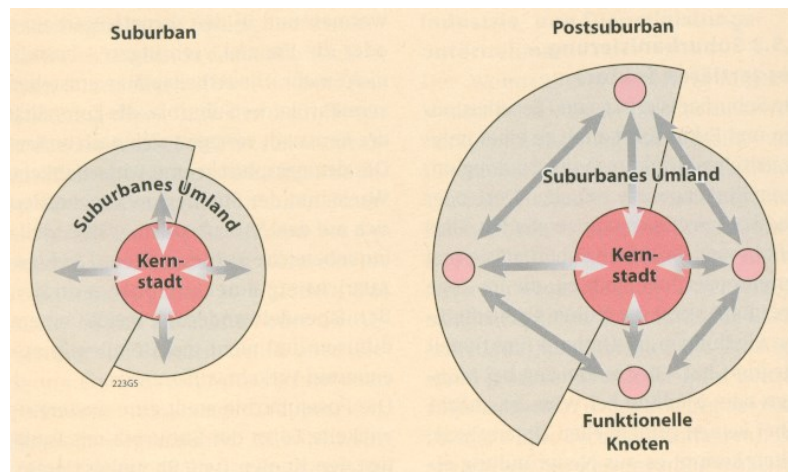


Abb. 4: Suburbane und postsuburbane Siedlungsstruktur (Quelle: FASSMANN 2009: 188)

Für die neuen Strukturen der Postsuburbia (Prägung des Begriffes beispielsweise durch Axel PRIEBIS (2001) – vgl. BORSDORF/BENDER 2010: 147) wurden weitere Begrifflichkeiten etabliert, da die Vertreterinnen und Vertreter der Stadtforschung das neue Phänomen in einer sich transformierenden Welt erkannten, jedoch sich kein Ausdruck dafür klar durchzusetzen vermochte (vgl. TEAFORD 2011: 28). Ein prominentes Beispiel ist hier Thomas SIEVERTS, welcher diese Räume als **Zwischenstädte** bezeichnet, die sich laut Buchtitel „zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land“ (SIEVERTS 1999; BORSDORF/BENDER 2010: 147) befinden. Diese sich ausbreitenden neuen Stadtformen in Europa sind „verstädterte Landschaft“ (SIEVERTS 1999: 7) oder „verlandschaftete Stadt“ (ebd.). In anderen Worten stellt sich damit „die Stadt zwischen den alten historischen Stadtkernen und der offenen Landschaft, zwischen dem Ort als Lebensraum und den Nicht-Orten der Raumüberwindung, zwischen den kleinen örtlichen Wirtschaftskreisläufen und der Abhängigkeit vom Weltmarkt“ (ebd.) dar. Obwohl die Zwischenstadt weder Stadt noch Land darstellt, hat sie Eigenschaften von beiden inne. Aufgrund von Globalisierungsprozessen ist sie weltweit in verschiedenen Ausprägungsformen zu finden (vgl. SIEVERTS 1999: 14f.). Die Zwischenstadt kann auch als „zwischenräumliche[s] „Nichts“ funktionaler Konsistenz und städtebaulicher Gestaltung in den Übergängen von Kernstadt bzw. Umland“ (BRAKE et al. 2001: 10) bezeichnet werden. Damit ist gemeint, dass in diesen Randbereichen der Stadtregionen ungeordnete Strukturen ohne eindeutige Mitte, jedoch mit teilweise stark funktional spezialisierten Bereichen vorhanden sind. SIEVERTS kritisiert die Entwicklung an den Stadträndern hin zu einem Konglomerat unterschiedlichster Nutzungen (Landwirtschaft, Gewerbe, heterogene Wohnbauten, Freizeitanlagen, Verkehrsinfrastruktur usw.), da eine städtebauliche Qualität und überregionale Planungskonzeption mangelhaft sei (vgl. FASSMANN 2009: 123).

Hinsichtlich der Begriffsgeschichte zu Suburbanisierungsprozessen ist somit zu erwähnen, dass zunächst nur auf die Ausbreitung der Wohnbevölkerung ins Stadtumland Bezug genommen wurde. In der Folge wurde auch die Verlagerung von Unternehmensstandorten mit dem Begriff beschrieben. Jedoch ist die Außenwanderung von Betrieben des sekundären und tertiären Sektors ein bedeutendes Merkmal der Postsuburbanisierung. Es ist auf das Ausmaß der wirtschaftlichen Suburbanisierung und die Verflechtungszusammenhänge innerhalb der außerstädtischen Gebiete zu achten, um von postsuburban geprägten Räumen zu sprechen. Auch der Begriff Postsuburbia an sich ist nicht eindeutig, da die lateinische Präposition „post“

auf ein zeitliches „nach“ als auch auf ein räumliches „hinter“ verweisen kann. (vgl. BORS-DORF/BENDER 2010: 169; HELBICH 2009: 16)

Will man die Entwicklungslinien der **Suburbanisierung in Österreich** skizzieren, ist es notwendig, mit der „Ausdehnung urbanisierter Räume“ (KRÄMER-BADONI 1997 – In: DASTEL 2005: 11) in Wien zu beginnen. Die Stadt verzeichnete im 19. Jahrhundert ein hohes Bevölkerungswachstum und wuchs zunehmend mit den umliegenden Gemeinden in Niederösterreich zusammen. Aus diesem Grund wurden zwischen 1850 und 1910 viele davon eingemeindet. Der Flächenverbrauch stieg in dieser Phase nicht nur durch den Bedarf an Wohnflächen, sondern auch Gewerbebetriebe siedelten sich in den Stadtrandzonen an. Bis zum Zweiten Weltkrieg breitete sich Wien ringförmig weiter ins Umland aus, jedoch erfolgte dieser Prozess nicht homogen. Seit den 1960er-Jahren schließlich konnte dieses Wachstumsphänomen im heutigen Bedeutungszusammenhang von Suburbanisierung beobachtet werden. Vor allem die südlich und westlich von Wien gelegenen Gemeinden trugen den Suburbanisierungsprozess zu dieser Zeit (vgl. DASTEL 2005: 11f.). Dies lag an ihrer guten Verkehrslage (qualitativ hochwertige Versorgung mit Verkehrsinfrastruktur – Autobahnen, Eisenbahnlinien) und der landschaftlichen Attraktivität (besonders im Westen Wiens) (vgl. GIFFINGER et al. 2001: 40). Neben der Wohnfunktion verlagerten sich zunehmend auch Betriebe verschiedenster Bereiche (vor allem auch Dienstleistungsunternehmen und Unternehmen der Freizeitgestaltung) in den suburbanen Raum. Der weitaus größte Teil der Arbeitsstätten befand sich jedoch noch in der Kernstadt (vgl. DASTEL 2005: 12). Auch rund um andere Landeshauptstädte, wie Linz und Graz, konnten ab dieser Phase typische Suburbanisierungsprozesse beobachtet werden (vgl. LICHTENBERGER 2002: 60f.). Ab den 1980er-Jahren zeigte sich ein verändertes Bild. Die Funktionen und Verflechtungen innerhalb der Stadtumlandzonen wurden immer vielfältiger, wodurch das Leben der Bevölkerung nicht mehr fast ausschließlich auf die Kernstadt konzentriert war. Dies war unter anderem auf die Pluralisierung der Lebensstile zurückzuführen. Ehemals suburbane Zonen transformierten sich somit teilweise in postsuburban geprägte Gebiete. Es zeigen sich jedoch äußerst heterogene Entwicklungstendenzen, da auch typische Suburbias im Wiener Umland weiterhin präsent sind. Die Wiener Stadtregion zieht aufgrund verbesserter Verkehrsinfrastruktur immer größere Kreise, woraus auch immer weiter vom Stadtzentrum gelegene Gemeinden Profit schlagen können (vgl. DASTEL 2005: 12). Bezüglich der postsuburbanen Zonen (vor allem im Süden von Wien – z.B. durch die Shopping City Süd) kommt es zu einer chaotischen Urbanisierung, welche lediglich durch vorhandene Verkehrsinfrastruktur als strukturiert angesehen werden kann. Das liegt daran, dass oftmals zwischen Land und Gemeinden kein Konsens über die Nutzung von bestimmten Flächen vorherrscht (vgl. LICHTENBERGER 2002: 214).

Niederösterreich entwickelte sich ob seiner Lage rund um Wien – die Primatstadt Österreichs – in gewissem Maße durch die Ansiedelung der städtischen Mittelschicht in den suburbanen Regionen zu einer europäischen Metropolregion. Begünstigt wurde dies zusätzlich durch die Betriebsansiedelungen im dynamisch wachsenden Wiener Umland, das mit der Bundeshauptstadt enge Verflechtungen aufweist (vgl. LICHTENBERGER 2002: 208; 373f.). Wien selbst verzeichnete nach Ende des Zweiten Weltkrieges bis in die Mitte der 1980er-Jahre eine negative Bevölkerungsentwicklung, genauso wie das Bundesland Niederösterreich. Lediglich das Wie-

ner Umland konnte in diesem Zeitraum kontinuierlich an Einwohnerinnen und Einwohnern gewinnen, wodurch – wie bereits erwähnt – seit den 1960er-Jahren von Suburbanisierung in dieser Region gesprochen werden kann (vgl. GIFFINGER et al. 2001: 39) (siehe Kap. 3.1).

	Suburbia	Postsuburbia
Impuls	Bevölkerungswachstum, Urban Sprawl	Migration aus dem globalen Süden und Osten in die Kernstädte, Mobilitätszunahme
Bedingungen	Nachfrage nach Wohnfläche, industrielle Vorfertigung, niedrige Baukosten, Erreichbarkeit mit dem ÖPNV	ökonomische und politische Transformation, kulturelle Globalisierung, Diversität der Lebensstile, Segregation, Polarisierung, postfordistische Flexibilisierung, Deregulierung, Zunahme der Individualmobilität
Image	Leben in der Natur, Flucht vor Lärm und Luftverschmutzung	Lebensstil, postmodernes Leben, Freizeitorientierung, Sportlichkeit
Infrastruktur	nur Basisinfrastruktur, wenig Beschäftigungsmöglichkeiten am Wohnort	ausgebaute und spezialisierte Einkaufs- und Freizeitinfrastruktur, Arbeitsmöglichkeiten
Gestaltung	genormte Architektur und Grünflächen	Diversität der Architektur und der Grünflächen
Akteure	junge Familien, Mittel- und Unterschicht	alle Sozialschichten, Investoren, Geschäftsleute, Freizeit- und Sportinteressierte
Resultate	"Betonklötze", Plattenbauten, Schlafstädte, "Grüne Witwen", Monotonie, Monofunktionalität	soziale, ökonomische und räumliche Fragmentierung, Multifunktionalität, Umstrukturierung des ländlichen Raums, Rückgang der Zentralität in den Kernstädten
Funktion	Komplementärfunktion zum Zentrum (Wohnfunktion)	neue Raumkategorie mit städtischen und ländlichen Funktionen

Tab. 3: Gegenüberstellung von Suburbia und Postsuburbia

(Quelle: BORSDORF/BENDER 2010: 151 – Nach: BORSDORF 2004; Entwurf und Bearbeitung: UD)

Zusammenfassende Bemerkungen zu den Charakteristika von Suburbia und Postsuburbia sind oben dargestellt (siehe Tab. 3). Für beide Begriffe (wie auch für Moderne und Postmoderne) gibt es keine klar formulierte und allgemein anerkannte Definition. Die terminologischen Schwierigkeiten spiegeln unterschiedliche Meinungen bezüglich der Ausprägungen der beiden Raumtypen von verschiedenen Forscherinnen und Forschern wider. Dadurch ist es in der Praxis schwierig, Siedlungsgebiete eindeutig einem der beiden Phänomene zuzuordnen. In vielen Fällen weisen sie Merkmale beider Formen auf.

Nachfolgend sind Merkmale idealtypischer suburbaner bzw. postsuburbaner Siedlungen angeführt, um – wie bereits bei den idealtypischen modernen und postmodernen Lebensweisen – die signifikanten Unterschiede zwischen ihnen anführen zu können. Dadurch kann die zweite Teilforschungsfrage der Masterarbeit beantwortet werden: *„Wie unterscheiden sich idealtypische suburbane und postsuburbane Siedlungsformen voneinander?“*

Idealtypische Suburbia:

- Standardisierte Siedlungsform
- Dominanz der Wohnfunktion – „Schlafstädte“ (andere Funktionen – wie Versorgung – nur spärlich vorhanden)
- Homogenes Siedlungsbild (vor allem Einfamilienhäuser, Gleichförmigkeit in der baulichen Gestaltung)
- Homogene Bevölkerungsstruktur (Jungfamilien der mittleren und höheren sozialen Schichten)
- Klare Geschlechtertrennung (Mann als Familienernährer, Frau als Hausfrau und Mutter – „Grüne Witwen“)
- Moderne Lebensweise (siehe Kap. 2.1.1)

- Suburbia als Komplementärraum zur Kernstadt (funktionale Abhängigkeit vom städtischen Zentrum)
- Verkehrsinfrastrukturtechnisch gut erschlossen (vor allem privater PKW; teilweise auch öffentliche Verkehrsmittel)

Idealtypische Postsuburbia:

- Entstandardisierte Siedlungsform
- Vielfalt der Funktionen (Nebeneinander von Wohn-, Arbeits-, Freizeit-, Versorgungsfunktionen)
- Heterogenes Siedlungsbild (Pluralität der Wohnformen – Einfamilienhäuser, Reihenhäuser, großvolumige Wohnbauten; Pluralität der architektonischen Gestaltung der Siedlung)
- Heterogene Bevölkerungsstruktur (Ältere, Alleinstehende, Patchwork-Familien, „klassische“ Familien usw. aller Sozialschichten)
- Postmoderne Lebensweise (siehe Kap. 2.1.1)
- Multiple Verflechtungszusammenhänge zwischen Postsuburbia und Kernstadt (Emanzipation vom städtischen Zentrum)
- Gute Erreichbarkeit mit ÖPNV und MIV

Wie bereits mehrfach erwähnt, sind sowohl Suburbia als auch Postsuburbia untrennbar mit der Moderne und Postmoderne verbunden. Die jeweiligen Lebensweisen der Menschen, die stark mit wirtschaftlichen und politischen Entwicklungen in Zusammenhang stehen, haben Auswirkungen auf den jeweiligen Wohnraum – die Suburbia bzw. Postsuburbia. Während in der Suburbia das Leben standardisiert ist (Schlafstädte, traditionelle Geschlechterrollen, homogenes Siedlungsbild usw.), kann für die Postsuburbia das Schlagwort Pluralität als entscheidendes Charakteristikum gelten. Sobald sich die Lebensstile der Gesellschaft in gewissem Maße in eine postmoderne Richtung (Heterogenität, Individualismus) transformieren, können sich postsuburban geprägte Gebiete herausbilden. Neben der Wohnfunktion sind weitere Funktionen vorhanden, wodurch die postsuburbanen Gebiete eigenständiger werden und keine allzu starken Abhängigkeiten von der Kernstadt mehr aufweisen. Die Verflechtungen laufen nun in beide Richtungen; auch zwischen den postsuburbanen Räumen bestehen Beziehungen. Die Bevölkerung ist heterogener zusammengesetzt und das Siedlungsbild kann nicht mehr als homogen bezeichnet werden.

Im folgenden Teilkapitel wird näher auf die Verflechtungen zwischen den räumlichen Gegebenheiten und den gesellschaftlichen Lebensweisen eingegangen. Ziel der Arbeit ist es, die Alltagsmuster der befragten Bevölkerung im Wohnpark Tullnerfeld in die ableitbaren Felder der Verflechtungen einzuordnen.

2.3 (Post-)Moderne in Zusammenhang mit (Post-)Suburbia

Wie in den letzten Teilkapiteln ausführlich dargestellt wurde, stehen (post-)moderne Lebensweisen und (post-)suburbane Lebensräume in engem Zusammenhang. Sie bedingen sich gegenseitig. Dies verdeutlicht auch die Definition von Suburbia als „Stadt d. Moderne/fordistische Stadt“ (HEINEBERG 2014: 398 – Nach: BURDACK 2005) bzw. Postsuburbia als „Stadt d. Postmoderne/postfordistische Stadt“ (ebd.).

Leben und Wohnen der Zugezogenen im Wohnpark Tullnerfeld ist essentieller Bestandteil der Untersuchung in dieser Masterarbeit, weshalb eine Charakterisierung des Phänomens hier sinnvoll ist. Wohnen beinhaltet vielfältige Dimensionen, wie folgende Definition von Wohnverhältnissen zeigt: „Die dem [...] Wohnbegriff entsprechenden Wohnverhältnisse sind [...] nicht allein mit dem Ausmaß der verfügbaren Wohnfläche, gemessen in qm oder Raum pro Person zu ermitteln, sondern auch mit der Qualität der Ausstattung der Wohnung mit sanitären Einrichtungen, in der Art der Wärmeversorgung; ihrer binnenräumlichen Organisation hinsichtlich der darin liegenden Chancen zur Gemeinschaftsbildung und Individualisierung; ihrem Zugang zu privatem Freiraum; ihrer Lage zu anderen Wohnungen und damit zwangsweiser Nachbarschaft mit spezifischem sozialem Klima und sozialem Status; ihren Zugangsmöglichkeiten zu kollektiven Einrichtungen außerhalb der Wohnung für Konsumzwecke, Gesundheitsvorsorge, Bildungs- und Kulturbedürfnisse, ihrer Beeinträchtigung durch Immission und auch der Kultur und dem Sozialprestige des Viertels; ferner sind die ökonomischen und sozialen Abhängigkeiten von Vermietern oder aber von Schulden bei Wohnungseigentum zu berücksichtigen.“ (HERLYN/HERLYN 1983 – In: HAHN 1994: 305)

Die Ausführungen in der Definition verdeutlichen, wie vielschichtig dieser Begriff verstanden werden kann, auch wenn weitaus mehr Gewicht auf die soziale als auf die physische Komponente gelegt wird. Aus diesem Grund ist es wichtig, die Wohnerfahrungen der befragten Bevölkerung der Einfamilienhäuser im Wohnpark Tullnerfeld auf verschiedenen Ebenen zu analysieren. Einerseits ist dies die räumliche Ebene; das Wohngebiet wird hier hinsichtlich seiner physischen Ausprägung als suburban bzw. postsuburban eingeordnet (Abszisse). Andererseits wird die Ebene der Lebensstile dargestellt, die auf den sozialen Aspekt abzielt. Hier werden die Lebensstile der Bewohnerinnen und Bewohner des Wohnparks als modern bzw. postmodern kategorisiert (Ordinate). Es ergibt sich daraus eine 4-Felder-Matrix (siehe Abb. 5).

Anhand der Matrix ist es möglich, Siedlungen und ihre Einwohnerinnen und Einwohner in eine der vier Kategorien einzuordnen. Handelt es sich bei der räumlichen Ausprägung der Siedlung um eine suburbane Form (eher homogen und standardisiert gestaltet), befindet man sich in der Kategorisierung in der linken Hälfte der Matrix. Ist das Siedlungsgebiet jedoch von Vielschichtigkeit in seinen Funktionen, seiner Bevölkerungszusammensetzung und baulichen Gestaltung geprägt, ist demnach eine Kategorie der rechten Hälfte der Matrix zutreffend (postsuburban). Anhand der jeweiligen Lebensweise der dort wohnenden Menschen ist schließlich die untere (moderne Lebensform) oder die obere (postmoderne Lebensform) Kategorie zu wählen. Im folgenden Teilkapitel wird versucht, den Wohnpark Tullnerfeld nach dem bisherigen Wissensstand in dieser Matrix zu verorten (siehe Kap. 2.4).

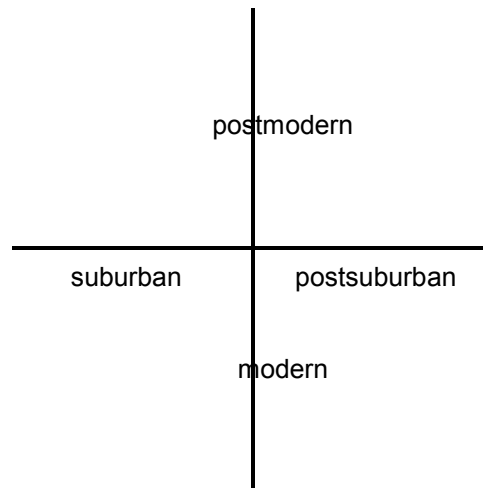


Abb. 5: Ausprägungsformen der räumlichen und sozialen Ebene im Wohnpark Tullnerfeld
(Entwurf: UD)

Wie bereits angeführt, genießt **Wohnen** im Zusammenhang mit (post-)suburbanen Siedlungsräumen und (post-)modernen Lebensformen einen hohen Stellenwert. Architektur und Bauen ist untrennbar mit Wohnen verbunden. Achim HAHN betont, dass das Ziel des Bauens nicht ein bestimmtes Bauwerk, sondern das Wohnen sei. Bauwerke seien vielmehr die Produkte des Bauens (vgl. HAHN 1994: 309). Menschen verbinden mit bestehender und funktionstüchtiger Architektur automatisch bestimmte Erwartungen auf Basis von bestimmten Erfahrungen, wodurch Gebäuden in der Alltagswelt fast niemals eine ausschließliche Anerkennung als architektonische Bauleistungen zukommt – lediglich vor dem Erstbezug ist dies denkbar. Bauwerke sind somit mit einer sozialräumlichen Symbolik behaftet, die vor allem aus der umgebenden „Landschaft“ resultiert, da stets Sinnbezüge zur unmittelbaren Umwelt vorhanden sind. Wohneinheiten sind Gebrauchsgegenstände und in gewisser Weise Lebens-Mittel und stellen den Raum der Wohnerfahrungen dar (vgl. ebd.: 318f.; 323). Anders ausgedrückt ist Wohnen „eine Erfahrung, welche die Menschen in ihren verschiedenen lebensgeschichtlichen Lagen mit ihrer sozialräumlichen Umwelt machen.“ (ebd.: 322) Dies geschieht mithilfe unterschiedlicher Konzeptionen, die in der jeweiligen Situation der bzw. des Betroffenen in der Gesellschaft gründen, und beschreiben, wie das jeweilige Wohnen organisiert wird (vgl. ebd.: 323).

Das ETYMOLOGISCHE WÖRTERBUCH DES DEUTSCHEN (1989 – In: HAHN 1994: 324) bezeichnet Wohnen als „sich an einem gewohnten Ort ständig aufhalten“, und führt den Begriff zurück auf „erreichen, befriedigt sein, etwas gern haben, gewohnt sein“ (ebd.). Jedoch beinhaltet der Terminus Wohnen mehr als nur das Sich-Aufhalten. Der Kreis zur früheren Bedeutung des Begriffes schließt sich dadurch, dass das Ziel des Wohnens darin besteht, mit den vorhandenen Gegebenheiten und deren Ausrichtung auf die gewünschte eigene Situation, sich zu gewöhnen und Gefallen daran zu finden (vgl. HAHN 1994: 333). Darum ist das Haus auch ein „zweckmäßiges Gefüge, von Menschen zu menschlichen Zwecken hervorgebracht“ (HEGEL 1970 – In: HAHN 1994: 309) und kann auch als „Winkel der Welt, in dem wir uns Tag für Tag verwurzeln“ (BACHELARD 1957 – In: HAHN 1994: 320) bezeichnet werden. Eine weitere Deutungsmöglichkeit des Grundbedürfnisses Wohnen ist „ein Sichverhalten zur Räumlichkeit unserer Umwelt und zu den Dingen, die in unserem Wohnraum ihren Platz haben.“ (HAHN 1998: 101)

Interessant ist, dass die Begriffe „wohnen“, „Wohnung“ oder „Wohnungsmarkt“ im Deutschen alle miteinander verwandt bzw. voneinander ableitbar sind – in der englischen Sprache ist dies nicht der Fall. „Wohnen“ kann vor allem mit „to live“ übersetzt werden – dies wiederum wird im deutschen Sprachraum hauptsächlich als „leben“ verstanden. In der Anglistik wird der Begriff somit weiter gefasst bzw. werden ihm mehrere Aspekte zugeordnet als dies in der deutschen Sprache der Fall ist. Des Weiteren existieren im Englischen auch mehrere Wörter für „wohnen“ als im Deutschen, wie „to reside“, „to stay“, „to room“ oder „to dwell“. „Das Wohnen“ an sich wiederum ist „habitation“ und nicht „living“, welches auf „das Leben“ im Sinn von Existenz oder „Lebensunterhalt“ verweist (vgl. LANGENSCHIEDT 2016a; 2016b; 2016c). Die „Wohnung“ wird üblicherweise als „flat“ (im britischen Englisch) oder „apartment“ (im amerikanischen Sprachgebrauch) verwendet, aber auch Begriffe wie „dwelling“, „accomodation“ oder das erwähnte „habitation“ sind dafür gebräuchlich (vgl. LANGENSCHIEDT 2016d). Auch beim „Wohnungsmarkt“ ist keine Ableitung von „to live“ verwendbar, sondern „housing market“ (vgl. LANGENSCHIEDT 2016e). Hier wird somit der Stamm vom englischen „Haus“ verändert. Unter „housing“ kann generell das „Wohnungswesen“, aber auch im Speziellen eine „Unterkunft“ verstanden werden (vgl. LANGENSCHIEDT 2016f; 2016g). Während im Deutschen also stets der Wortstamm „wohn“ Verwendung findet, lässt sich kein englischsprachiges Pendant dafür erkennen. Vielfältige Begriffe umschreiben Wörter dieser Thematik.

Neben dem Wohnen gibt es noch weitere sogenannte menschliche Daseinsfunktionen, wie Grundbedürfnisse noch bezeichnet werden können: Arbeiten, Sich-Versorgen, Sich-Bilden, Sich-Erholen, Verkehrsanteilmahme und in Gemeinschaft leben (nach Dieter PARTZSCH 1964 – In: WEICHHART 2008: 37). Diese Grundfunktionen gelten als Schlüsselkonzepte der Sozialgeographie, da sie für die räumliche Lebensentfaltung essentiell sind (vgl. WEICHHART 2008: 37). Denn: „Jede Funktion benötigt zu ihrer Realisierung materielle Einrichtungen, die mit Notwendigkeit einen definierten räumlichen Standort besitzen.“ (ebd.) Dies ist gut nachzuvollziehen, da es schlicht nicht möglich ist, zu wohnen, zu arbeiten, sich zu versorgen und dergleichen, ohne an bestimmte Räumlichkeiten gebunden zu sein. Diese räumlichen Gegebenheiten bilden die Kulturlandschaft, welche „als das komplexe Gefüge der räumlichen Strukturmuster von Grunddaseinsfunktionen der Gesellschaft eines Gebietes“ (ebd.: 38) charakterisiert werden kann (vgl. ebd.: 37f.). Die Funktion der Verkehrsanteilmahme stellt das Bindeglied zwischen allen Grundfunktionen dar, da die Entfernungen zwischen den verschiedenen Raumstrukturen überwunden werden müssen. Mobilität nimmt einen immer bedeutenderen Stellenwert innerhalb der Gesellschaft ein – das wussten bereits im Jahr 1977 Jörg MAIER et al. herauszustreichen. Durch die gestiegene Mobilität haben sich auch die Aktionsreichweiten ausgedehnt, was bedeutet, dass sich die Lebensräume der Bevölkerung vergrößern. Hervorgerufen wird dies durch Erweiterungen der Aktionsräume bei allen Daseinsfunktionen (vgl. MAIER et al. 1977: 105). Diese Aktionsräume werden „abgegrenzt über Richtung und Reichweite der Interaktion der Menschen zu den Standorten der Arbeitsplätze, Versorgungs-, Freizeiteinrichtungen usw. Es lassen sich im wesentlichen alle Grundfunktionen in die Betrachtung einschließen [...]“ (ebd.: 53). Somit umfasst der Aktions- oder Aktivitätsraum alle genutzten Standorte eines Individuums, sei es nun die Wohnung, Arbeitsstätte, Einkaufsmöglichkeiten aller Art, der Besuch bei Banken, Ärzten, das Aufsuchen von Freunden, Gaststätten und vieles mehr (vgl. HEYDENREICH 2000: 18f.). Es bilden sich dadurch Standortssysteme heraus, die von vielfältigen Verflechtungsprozessen geprägt sind (vgl. MAIER et al. 1977: 105).

Um auf die Grundfunktion Wohnen zurückzukommen: die Architektur ist schlussendlich dazu angehalten, den Menschen jenen Raum zu lassen, der ihnen ermöglicht, sich an lokale Gegebenheiten anzupassen. Das Verfolgen der eigenen Wohnzwecke und das Sich-Anpassen stellen nämlich keinen Gegensatz dar. Wohnen selbst ist somit der Umgang mit eigenen Wohnzielen unter Rücksichtnahme auf jene der Mitwohnenden und kann auch als ständiger Lernprozess und als Art der Lebensführung angesehen werden. (vgl. HAHN 1998: 119; 1994: 322)

Da das Konzept des Wohnens auf solch vielschichtige Weise thematisiert werden kann, ergeben sich auch etliche Möglichkeiten, ein eventuell vorhandenes Potenzial an postmodernen Lebensstilen in der Bevölkerung des Wohnparks Tullnerfeld ausfindig zu machen.

2.4 Verknüpfung der Theorie mit der Problemstellung

In den vorangegangenen Theoriekapiteln wurden die Ausprägungsformen von Moderne bzw. Postmoderne, Fordismus bzw. Postfordismus und Suburbanisierung bzw. Postsuburbanisierung und deren Relationen zueinander dargestellt. Dieses Teilkapitel versucht nun, die theoretischen Ausführungen mit der konkreten Problemstellung dieser Masterarbeit zu verknüpfen. Zur Erinnerung: Das Arbeitsziel besteht darin, herauszufinden, inwiefern die Lebensformen der Bewohnerinnen und Bewohner des suburbanen Wohnparks Tullnerfeld postmodernes Potenzial bergen.

Wie im Theorieteil bestätigt, handelt es sich beim Wohnpark Tullnerfeld um ein suburbanes Wohngebiet. Dies liegt unter anderem an der absoluten Dominanz der Wohnfunktion (was auch bereits durch den Begriff „Wohnpark“ impliziert wird), dem Fehlen von wirtschaftlichen Betrieben innerhalb des Siedlungsgebiets (weder Betriebe der (Lebensmittel-)Versorgung noch anderer Branchen) und dem homogenen Siedlungsbild. Auch die gewonnene Nähe zu den Kernstädten Wien und St. Pölten (durch den Bau des Bahnhofs Tullnerfeld) trägt das ihre dazu bei. Diese urbanen Kerngebiete fungieren aufgrund der Bereitstellung vielfältigster Funktionen als Komplementärräume zum noch eher ländlich geprägten Tullnerfeld. Durch den Bahnhof als Verkehrsinfrastrukturknotenpunkt konnte das Tullnerfeld als suburbaner Raum Bedeutung gewinnen (jedoch laufen hier die Suburbanisierungsprozesse im Vergleich zu anderen suburbanen Räumen verspätet ab). Dennoch kann nicht von einer idealtypischen Suburbia gesprochen werden (siehe Kap. 2.2.3), da neben den das Siedlungsbild prägenden Einfamilienhäusern auch eine Wohnhausanlage und Reihenhäuser erbaut wurden. Dies spiegelt zu einem gewissen Grad postsuburbane Tendenzen wider (durch die Vielfältigkeit der Wohnungsformen – Ausbrechen aus der Gleichförmigkeit des architektonischen Erscheinungsbildes). Des Weiteren setzt die Suburbia moderne Lebensweisen seiner Bevölkerung voraus, welche heute größtenteils überholt sind. Jedoch sollen hier keine Mutmaßungen dahingehend angestellt werden – Ergebnisse der Expertinnen- und Experteninterviews mit Zugezogenen zum Wohnpark werden Aufschluss darüber geben.

Bezüglich der vorgestellten 4-Felder-Matrix zu den Verflechtungen zwischen (Post-)Moderne und (Post-)Suburbia ist der Wohnpark Tullnerfeld in den linken beiden Feldern zu verorten

(physische Ausprägung: suburban – siehe Kap. 2.3). Hinsichtlich der sozialen Ebene entscheidet das Potenzial an postmodernen Lebensformen der Bewohnerinnen und Bewohner, inwieweit sie dem linken unteren oder oberen (modernen bzw. postmodernen) Feld zuzuordnen sind.

Während sich die Kategorisierung der physischen Ebene einer Siedlung in den meisten Fällen – wie beim Wohnpark Tullnerfeld – relativ einfach gestaltet, ist die Frage nach der Lebensform-Prägung seiner Bewohnerinnen und Bewohner ungleich schwieriger zu beantworten. Ob die Lebensstile von Menschen als modern bzw. postmodern zu kategorisieren sind, hängt davon ab, wie sie ihr tägliches Leben gestalten und organisieren. Wie wohnen und leben sie? Hier steht neben der Gestaltung des Eigenheims und dem Arbeitsalltag natürlich auch die Freizeitgestaltung im Fokus. Ein wichtiger Aspekt ist hierbei der Mittelpunkt des Lebens der Betroffenen. Wo befinden sich die Menschen, mit welchen am intensivsten interagiert wird (sei es Familie oder Freundeskreis)? Wird ein Großteil der (Frei-)Zeit am Wohnort verbracht bzw. wie wird sie dort erlebt? Welchen Gesellschaftsgruppen sind die Bewohnerinnen und Bewohner zuzuordnen (junge Familien, Singles usw.)? Welcher Stellenwert wird der Individualisierung bzw. Abgrenzung von anderen Einwohnerinnen und Einwohnern zugeschrieben? Anders gefragt: Inwieweit laufen Synchronisationsprozesse zwischen ihren vielfältigen, individuellen Ansprüchen hinsichtlich des Lebensentwurfes und den räumlichen Gegebenheiten des suburbanen Raums ab? Ist ihr Wohnort samt etwaigen begrenzenden Strukturen vereinbar mit den verschiedenen Interessen ihrer unterschiedlichen Lebenssphären? (vgl. MENZL 2007: 15f.)

Die Autorin geht davon aus, dass in der Praxis ein großer Teil der Menschen sowohl moderne als auch postmoderne Eigenschaften in ihren Lebensformen aufweisen. Besonders das moderne Ideal der Kleinfamilie mit Haus im Grünen scheint in vielen suburbanen Regionen noch zutreffend zu sein, obwohl sich mit hoher Wahrscheinlichkeit auch charakteristische Aspekte eines postmodernen Lebensstils im Alltag der Betroffenen niederschlagen (z.B. spezifische Konsummuster oder ausdifferenzierte Ansprüche bezüglich der Freizeitgestaltung). Im empirischen Teil der Arbeit (siehe Kap. 4) wird dies überprüft. Durch die Interviews mit den Bewohnerinnen und Bewohnern der Einfamilienhäuser im Wohnpark Tullnerfeld sollen Erkenntnisse darüber gewonnen werden, ob ihr Leben in diesem suburbanen Raum durch postmodernes Potenzial gekennzeichnet ist.

3 UNTERSUCHUNGSRAUM TULLNERFELD – REGIONALE ENTWICKLUNG IN DER WIENER SUBURBIA

In diesem dritten Block wird das Tullnerfeld als Teil der Wiener Suburbia charakterisiert. Von einem kleinen Maßstab ausgehend, wird in der Folge auf immer kleinere Gebiete eingegangen, bis das konkrete Untersuchungsgebiet, der Wohnpark Tullnerfeld, näher dargestellt wird. Zunächst steht die gesamte Stadtregion Wien im Fokus. Im nächsten Schritt wird das Tullnerfeld an sich beschrieben. Das darauffolgende Teilkapitel beschäftigt sich mit dem Bahnhof Tullnerfeld, der als Anlassfall für die Konzeption des Wohnparks Tullnerfeld angesehen werden kann. Kurz werden die Besonderheiten und die Entstehungsgeschichte des Regionalbahnhofs Tullnerfeld erarbeitet. Im letzten zu diesem Block zugehörigen Teilkapitel wird das Siedlungserweiterungsgebiet Wohnpark Tullnerfeld an sich thematisiert. Neben der Charakterisierung des Wohngebiets ist die Vermarktung ein interessanter Punkt der Betrachtung.

3.1 Stadtregion Wien – Charakterisierung und demographische Entwicklung

Zunächst wird in diesem Teilkapitel auf die Stadtregion Wien eingegangen, welche sich in die Stadt Wien selbst – mit ihren 23 Gemeindebezirken – und das Wiener Umland gliedert. Das Tullnerfeld und somit auch der Wohnpark Tullnerfeld liegen im Gebiet um die Bundeshauptstadt Wien, womit sie zum Umland von Wien und somit als Teil der Wiener Stadtregion zu zählen sind. Wie bereits im Kapitel 2.2.1 erwähnt, könnten weitere Begriffe wie „Agglomeration“ auch in diesem Zusammenhang verwendet werden. Im Folgenden wird jedoch lediglich von der Stadtregion Wien und dem Wiener Umland gesprochen.

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, das Umland von Wien einzugrenzen. Je nach Abgrenzungspraxis, die jeweils auf Basis unterschiedlicher Merkmale erfolgt, ist die Stadtregion Wien unterschiedlich groß. Nachfolgend wird auf einige Abgrenzungsmöglichkeiten des Wiener Umlandes bzw. der Wiener Stadtregion eingegangen. Nicht nur bei der Stadtregion der österreichischen Bundeshauptstadt erfolgt die Abgrenzung uneinheitlich. Stadtregionen sind Gebiete, deren Grenzen ständigen Transformationen ausgesetzt sind. Dies liegt an den Siedlungsstrukturen, die sich aufgrund von räumlich wie auch zeitlich unterschiedlich intensiv ablaufenden Wachstumsprozessen permanent verändern. Die verschiedenen Methoden zur Abgrenzung von Stadtregionen wurden zum Zweck der Gewährleistung der internationalen Vergleichbarkeit solcher Siedlungsräume entwickelt und bedienen sich Ansätzen dynamisch-funktionaler bis morphologischer Natur. (vgl. PINTER 2005: 23)

Allgemein können Stadtregionen als „Motoren der wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung“ (ÖROK 2016a: 51) charakterisiert werden, da ihre Leistungen aufgrund der engen intraregionalen funktionalen Verflechtungen nicht nur ihnen selbst, sondern auch anderen Regionen Vorteile bringen. Stadtregionen stellen wachsende Siedlungsräume dar, welche auch in Zukunft Bedeutung gewinnen werden. Dennoch darf nicht unerwähnt bleiben, dass ihnen in Österreich – im Gegensatz zu anderen Ländern wie Deutschland, Frankreich

oder der Schweiz – keine politische oder rechtliche Basis zugrunde liegt. (vgl. ÖROK 2016a: 51)

3.1.1 Abgrenzung durch die STATISTIK AUSTRIA

Seit dem Jahr 1971 (bis 2001; ein Mal pro Dekade) führte die STATISTIK AUSTRIA (vormals: Österreichisches Statistisches Zentralamt – ÖSTAT) Abgrenzungen der Stadtregionen durch. Diese basierten auf den – ebenfalls alle zehn Jahre durchgeführten – Volkszählungen, welche seit 2011 von der Registerzählung abgelöst wurden. Bei der Stadtregionsabgrenzung 2001 wurde eine Kernzone und eine diese umschließende Außenzone festgelegt. Die Kernzone charakterisierte sich durch eine hohe Einwohnerinnen- bzw. Einwohner- und Beschäftigten-dichte, wohingegen die Außenzone eine hohe Intensität bezüglich der Pendlerströme in die Kernstadt aufwies. Um als Stadtregion gezählt zu werden, musste ein Gebiet in Österreich mindestens 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner zählen – in Deutschland beispielsweise lag dieser Wert bei 100.000 Bewohnerinnen und Bewohnern. Während in den Abgrenzungen der Jahre 1971 bis 1991 die Gemeinden als räumliche Bezugsebene verwendet wurden, waren dies 2001 Rasterzellen mit einer Länge von 500 Metern. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2016c; STATISTIK AUSTRIA 2010: 1108f.)

Als Ergebnis konnten 2001 34 Stadtregionen in Österreich klassifiziert werden. Mit knapp 2,14 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern auf einer Fläche von etwas weniger als 500.000 Hektar stellte Wien die mit Abstand größte Stadtregion in Österreich dar; ein gutes Viertel der österreichischen Bevölkerung lebte zu diesem Zeitpunkt in dieser Region. Allein in ihrer Kernzone waren über 1,68 Millionen Menschen beheimatet. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2010: 1115f.)

Die Marktgemeinde Michelhausen – wie auch andere Gemeinden des Bezirks Tulln an der Donau – wurde nach der Stadtregionsabgrenzung 2001 nicht zum Pendlereinzugsgebiet und somit nicht zur Stadtregion Wien gezählt (siehe Abb. 6 – Lage: markante Einbuchtung nordwestlich von Wien). Nur wenige Tullner Gemeinden, die teilweise bereits dem Wienerwald zugeordnet werden können (wie beispielsweise Sieghartskirchen), waren dieser Stadtregion zugehörig. Auffallend ist, dass nicht nur die Stadt Wien selbst, sondern auch andere Gemeinden außerhalb ihrer administrativen Grenzen der (stark) verdichteten Kernzone zugerechnet wurden. Bei einigen von ihnen sprach man von sogenannten Satellitenstädten – Stockerau, Korneuburg und Klosterneuburg im Norden bzw. Baden und Bad Vöslau im Süden von Wien. Sie stellten Kernräume dar, wurden jedoch nicht als eigenständige Stadtregionen bezeichnet, da sie kein eigenes Einzugsgebiet an Pendlerinnen und Pendlern aufweisen konnten. Die Gemeinden des Pendlereinzugsbereichs, die mit der dunkleren der beiden Grautöne hinterlegt sind, reichten im Osten bis zur Staatsgrenze von Österreich (in ihrer Nord-Süd-Erstreckung von der tschechischen über die slowakische bis hin zur ungarischen Grenze). Im westlichen Umland von Wien erreichte die Ausdehnung des Pendlereinzugsgebiets nicht solch ausge-dehnte Ausmaße. Daraus kann geschlossen werden, dass die Pendlerverflechtungen der umliegenden Gemeinden mit der Bundeshauptstadt im östlichen Bereich massiver ausgeprägt waren als jene im Westen. (vgl. STATISTIK AUSTRIA/ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND 2014: 131; STATISTIK AUSTRIA 2010: 1117)

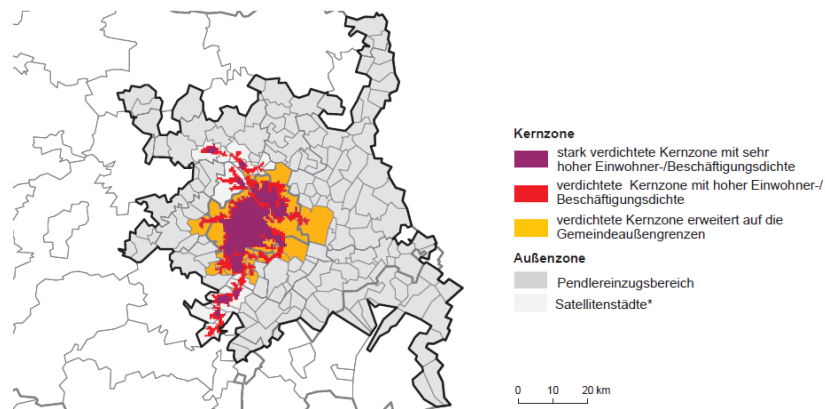


Abb. 6: Stadtregion Wien 2001

(Quelle: STATISTIK AUSTRIA/ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND 2014: 130)

Nach der Abgrenzung 2001 wurde die Art der Stadtregionsklassifizierung modifiziert. Sie heißt nun Urban-Rural-Typologie und wurde von der STATISTIK AUSTRIA erstmals für den Stichtag 31.10.2013 durchgeführt. Während sich das Grundkonzept der Abgrenzung nicht verändert hat, gab es Veränderungen in den Schwellenwerten, Maßzahlen und der räumlichen Bezugsbasis (Umstellung auf den europäischen Raster ETRS-LAEA). Die Vergleichbarkeit zu den Stadtregionen der vorangegangenen Dekaden ist somit etwas eingeschränkt. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2016c)

Als ersten Schritt werden dicht besiedelte Gebiete rasterbasiert abgegrenzt, um regionale und urbane Zentren auf der Ebene der Gemeinden feststellen zu können. Danach werden die Gemeinden außerhalb der erhobenen Zentren anhand ihrer Pendlerverflechtungen dorthin und der Erreichbarkeit der jeweiligen Städte charakterisiert. Es entstehen vier Hauptklassen, welche noch weiter unterteilt werden können:

- Urbane Zentren – Stadtregionen
- Regionale Zentren
- Ländlicher Raum im Umland von Zentren – Außenzone
- Ländlicher Raum

(vgl. STATISTIK AUSTRIA 2016c)

Abb. 7 stellt die Metropolregion Wien 2015 dar, welche vom KDZ (Zentrum für Verwaltungsforschung) und dem ÖSTERREICHISCHEN STÄDTEBUND mit Daten der STATISTIK AUSTRIA festgelegt wurde. Die Abgrenzung entspricht jener bereits oben dargestellten der STATISTIK AUSTRIA mit fast 500.000 Hektar Ausdehnung. Auch in dieser Darstellung befindet sich die Marktgemeinde Michelhausen nicht in der Stadtregion. Insgesamt zählt die sogenannte Metropolregion Wien zum Stichtag 01.01.2015 ungefähr 2,46 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner, wobei anzumerken ist, dass lediglich ca. ein Fünftel davon im Umland lebt. Umgekehrt verhält es sich dagegen mit dem Flächenverhältnis, da die Kernzone nur einen Bruchteil der Gesamt- bzw. Siedlungsfläche der Stadtregion einnimmt. Neben dem Thema Bevölkerung wurden Daten über Bildung sowie Arbeit und Wirtschaft für die Gemeinden dieser Stadtregion bearbeitet. (vgl. KDZ/ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND o.J.a; o.J.b)

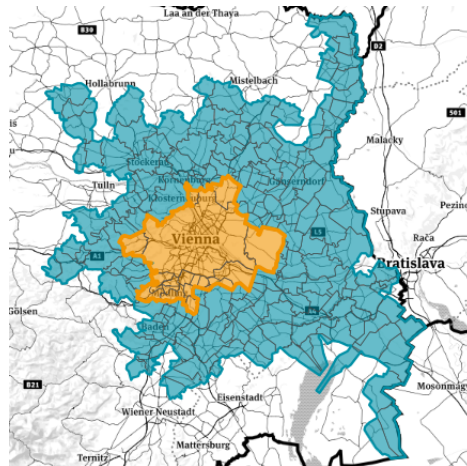


Abb. 7: Abgrenzung der Metropolregion Wien 2015
(Quelle: KDZ/ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND o.J.a)

Auch wenn sich die methodische Vorgangsweise in der Klassifizierung der Stadtregionen etwas verändert hat, ist ein Vergleich aufgrund der gleichgebliebenen flächenmäßigen Ausdehnung (497.522 Hektar) zwischen den Jahren 2001, 2013 und 2015 zulässig, um einen groben Überblick über die demographische Entwicklung zu gewinnen. Zwischen 2001 und 2013 ist bezüglich der Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl der Stadtregion Wien ein Zugewinn von etwa 250.000 Menschen zu verzeichnen (Bevölkerung am 01.01.2013: ca. 2,39 Millionen Personen). Während in der Kernzone ein Bevölkerungswachstum von ca. 200.000 Einwohnerinnen und Einwohnern verzeichnet werden konnte, wuchs die Bevölkerungszahl in der Außenzone um knappe 50.000 Menschen an. Zwei Jahre später wiederum konnte die Gesamteinwohnerinnen- und -einwohnerzahl der Stadtregion um weitere 70.000 Personen ansteigen. Diese Zahl ist – wie in den Vorjahren – größtenteils auf das Bevölkerungswachstum in der Kernregion zurückzuführen. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2010: 1116; STATISTIK AUSTRIA/ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND 2014: 130; KDZ/ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND o.J.a; o.J.b)

Auch die ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) entwickelte gemeinsam mit der TU WIEN (im Jahr 2009) eine Typisierung und Abgrenzung der Stadtregionen in Österreich. Die ÖROK wurde zum Zweck der Koordination der Raumordnung auf gesamtstaatlicher Ebene im Jahr 1971 gegründet und wird sowohl vom Bund als auch von den Ländern und Gemeinden getragen. (vgl. ÖROK 2016a: 53; ÖROK 2016b)

Die angesprochene Typisierung der ÖROK basierte auf jener der STATISTIK AUSTRIA. Ohne hier genauer auf die Abgrenzungs- und Typisierungskriterien einzugehen, soll angemerkt werden, dass die ÖROK 38 Stadtregionen in Österreich festgelegt und diese in einem weiteren Schritt in neun Kategorien eingeteilt hat. Neben der Metropolregion Wien wurden die Stadtregionen je nach Größe, wirtschaftlicher Prägung (wie Industrie oder Tourismus) und Lage (zu anderen Zentren und Stadtregionen) eingeteilt. Wie auf Abb. 8 ersichtlich, konnte das Tullnerfeld mit der Marktgemeinde Michelhausen (wie auch bei den bereits vorgestellten Typisierungen) nicht zur Stadtregion Wien gezählt werden. Es befindet sich sozusagen im „leeren Raum“ zwischen der Wiener Metropolregion, und den Klein- und Mittelstadtregionen Krems und St. Pölten (vgl. ÖROK 2016a: 53f.). Dieser „leere Raum“ zwischen den Stadtregionen kann jedoch nach LEBER und KUNZMANN (siehe Kap. 2.2.1 und Kap. 3.2) als „ländlicher Zwischenraum“

(LEBER/KUNZMANN 2006: 64) bzw. nach der Errichtung des Bahnhofs Tullnerfeld sogar als „metropolnaher ländlicher Raum“ (ebd.) titulierte werden. Auffallend ist, dass an die Stadtregion Wien andere Regionen ein- bzw. angeschlossen waren. Als „Kleinstadtregionen in der Nähe größerer Mittelstadtregionen“ konnten Stockerau, Baden und Wiener Neustadt bezeichnet werden, wohingegen Korneuburg und Bad Vöslau als „Industriell geprägte Kleinstadtregionen in der Nähe von Großstadtregionen“ klassifiziert wurden. (vgl. ÖROK 2016a: 54)

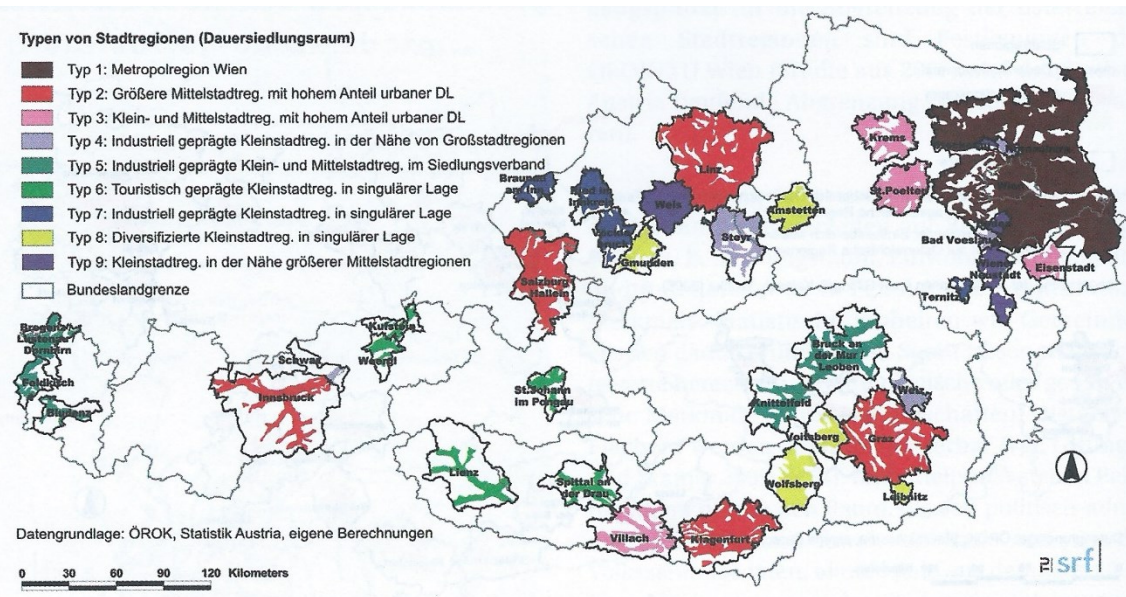


Abb. 8: Typen von Stadtregionen der ÖROK (Quelle: ÖROK 2016a: 54 – In: ÖROK 2009)

Bezogen auf die Metropolregion Wien sind die Klassifizierungen der STATISTIK AUSTRIA, des KDZ und des ÖSTERREICHISCHEN STÄDTEBUNDS sowie jene der ÖROK zu vergleichen, auch wenn ihnen nicht gänzlich die selben Abgrenzungskriterien zu Grunde liegen. Auch durch die Methode der ÖROK wurde eine Bevölkerungszahl von etwa 2,4 Millionen Menschen (2013) in Kernstadt und Umland festgestellt. (vgl. ÖROK 2016a: 54)

3.1.2 Abgrenzung durch die Planungsgemeinschaft Ost (PGO)

Bei der PGO (Planungsgemeinschaft Ost) handelt es sich um eine gemeinsame Organisation der Länderverwaltungen der drei Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland, die im Jahr 1978 gegründet wurde. Die Ziele sind Abstimmung, Koordination und Vorbereitung von Fragen, welche die Raumplanung in der östlichen Region Österreichs betreffen. Vertreterinnen und -vertreter der Länder- und Gemeinden sowie des Regionalmanagements wirken bei den Projektarbeiten mit (vgl. PGO 2009: 2; PGO o.J.). Die Abgrenzung dieser Ostregion ist sehr weit gefasst und bietet somit die notwendige Flexibilität in der Bearbeitung verschiedener Projekte im wachsenden Verflechtungsraum der Wiener Stadtregion (vgl. MARIK 2001: 11).

Im Rahmen des Forschungsprojekts „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion“ – kurz: SRO – wurde der Begriff „SRO-Region“ geprägt, der die Wiener Stadtregion umfasst. Es wurden neben der administrativen Einheit Wien auch Gemeinden aus den Bundesländern Nie-

der Österreich und Burgenland berücksichtigt (siehe Abb. 9). Hier wurde die Abgrenzung bewusst großzügig festgelegt. Sie stützte sich auf folgende verschiedene Aspekte: Bevölkerungs- und Wanderungsbilanzen, Erreichbarkeitsverhältnisse und Pendelbeziehungen zwischen Wien und den umliegenden Gemeinden. (vgl. PGO 2009: 13)

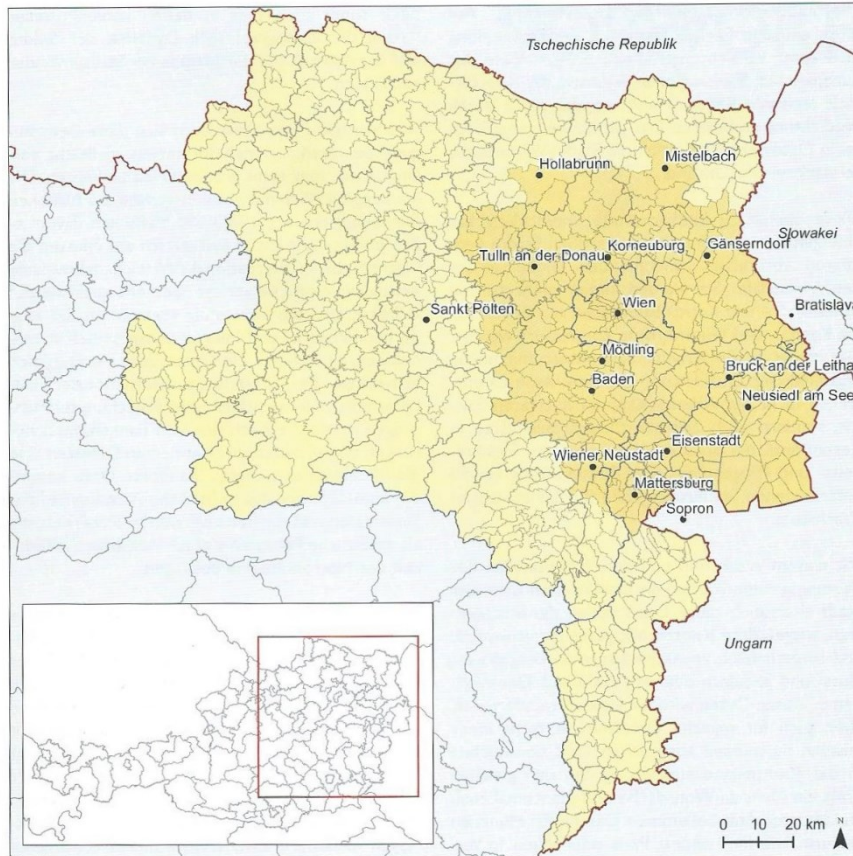


Abb. 9: Untersuchungsraum des Projekts „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)“
(Quelle: PGO 2009: 12)

Im Gegensatz zu den bereits besprochenen Abgrenzungsvarianten der Wiener Stadtregion wird die Marktgemeinde Michelhausen im SRO-Projekt der PGO berücksichtigt. Hier ergab sich eine räumlich gesehen kompaktere Version der Wiener Stadtregion (insbesondere im Gegensatz zu den anderen Varianten der Abgrenzung), bei der nicht nur die niederösterreichischen Gemeinden rund um Wien (bis an die slowakische Grenze), sondern auch das gesamte Nordburgenland einbezogen wurde. In Niederösterreich wurden Gemeinden aus zwölf von insgesamt 25 Bezirken und vier Statutarstädten (vgl. NÖ LR 2013) in das Umland der Stadtregion aufgenommen; im Burgenland handelte es sich um fünf der insgesamt neun Bezirke und zwei Freistädte (vgl. BURGENLAND LR 2016). Jedoch soll angemerkt werden, dass teilweise nicht jede Gemeinde, die zum Bezirk gehört, auch zur SRO-Region gezählt werden kann (vgl. PGO 2009: 20).

Bezüglich der demographischen Entwicklung in dieser Region war zwischen 1981 und 1991 auffällig, dass es keinen einheitlichen Entwicklungstrend gab. Während die Kernstadt Wien eine sehr geringe Bevölkerungsabnahme verzeichnete (-0,04 Prozent), konnten die unmittel-

baren Umlandgemeinden der Bundeshauptstadt teilweise massive Bevölkerungsgewinne verbuchen (bis zu 50 Prozent). Besonders an der Südachse und in den westlichen Wienerwaldgemeinden stiegen die Bevölkerungszahlen in dieser Dekade auffällig an. Die Gemeinde Michelhausen konnte zwischen zehn und 20 Prozent an Bevölkerung zulegen, während sich der Wachstumswert im Bezirk Tulln (alle 21 Gemeinden sind in die SRO-Region integriert) auf 8,7 Prozent belief und somit niedriger als in Michelhausen ausfiel. (vgl. PGO 2009: 16; 20; 23; NÖ LR 2007)

Das darauffolgende Jahrzehnt bis Anfang der 2000er-Jahre (1991 bis 2001) lässt sich durch einer Verlagerung der Wachstumsschwerpunkte charakterisieren, da nun weiter von Wien entfernt gelegene Gemeinden, die von den ersten Suburbanisierungsprozessen noch nicht so sehr profitieren konnten, vermehrt Wachstum generierten. Neue Siedlungsachsen entstanden seitdem im Norden, Nordwesten und Osten Wiens. Auch das nördliche Burgenland zählte zu den Gewinnern. Der Tullner Bezirk konnte seine Bevölkerungszahl im Vergleich zur vorangegangenen Dekade um über elf Prozent steigern, die Marktgemeinde Michelhausen nur um fünf bis zehn Prozent. Wien verlor in diesem Zeitraum wiederum an Bevölkerung (-1,6 Prozent). (vgl. PGO 2009: 18; 20; 23)

Zwischen 2001 und 2008 zeigte sich in der Bevölkerungsentwicklung ein verändertes Bild, da die Gemeindebezirke Wiens wieder einen Bevölkerungszuwachs verzeichnen konnten (+7,3 Prozent). Mit diesem Wert lagen sie über dem Durchschnitt der Wachstumswerte in der gesamten SRO-Region. Im Umland war eine Fortsetzung des vorangegangenen Wachstumstrends zu beobachten, der auch in den kommenden Jahren anhalten würde. Tullns Bevölkerung wuchs um 6,6 Prozent; in Michelhausen verlangsamte sich die Steigerungsrate im Wachstum weiter (zwischen null und fünf Prozent Bevölkerungszunahme). (vgl. PGO 2009: 19; 20; 23)

Zum Erscheinungszeitpunkt des „Atlas der wachsenden Stadtregion“ 2009 betrug die Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl in der Stadtregion Wien etwa 2,6 Millionen Menschen, wobei fast 1,7 Millionen davon auf die Bundeshauptstadt selbst und ca. 900.000 Personen auf das Umland entfielen. (vgl. PGO 2009: 25)

Aufgrund diverser Prognosen für die kommenden Jahrzehnte kann mit einem weiteren Bedeutungsgewinn und Wachstum der Wiener Stadtregion gerechnet werden. Abhängig von der Abgrenzung dieser Stadtregion und der jeweiligen Prognosevariante wird die Bevölkerung der Stadtregion Wien bis 2031 um über 400.000 Personen anwachsen; bis zum Jahr 2051 wird ein Zuwachs von ca. 570.000 Menschen prognostiziert. Die Stadt Wien selbst wird dabei etwa zwei Drittel dieses Wachstums tragen, während das restliche Drittel auf das Umland entfallen wird. Bei diesem Bevölkerungszuwachs handelt es sich um ungefähr 90 Prozent des Wachstums der gesamten Ostregion (Wien, Niederösterreich und Burgenland), was die Bedeutung der Wiener Stadtregion untermauert. (vgl. PGO 2009: 11)

Bis 2031 wird dem Bezirk Tulln ein Wachstum zwischen zehn und 20 Prozent prognostiziert, genauso wie den anderen Bezirken (bzw. Bezirksteilen von) Wien Umgebung, Korneuburg, Gänserndorf, Baden und Wiener Neustadt (Land). Mödling hingegen wird nicht mehr so stark

wachsen (Prognose: zwischen fünf und zehn Prozent Bevölkerungsanstieg) (siehe Abb. 10). Auch andere Studien und Prognosen teilen diese Zukunftseinschätzungen des Wachstums der Wiener Stadtregion (im Gegensatz zu anderen Stadtregionen in Europa). (vgl. PGO 2009: 68)

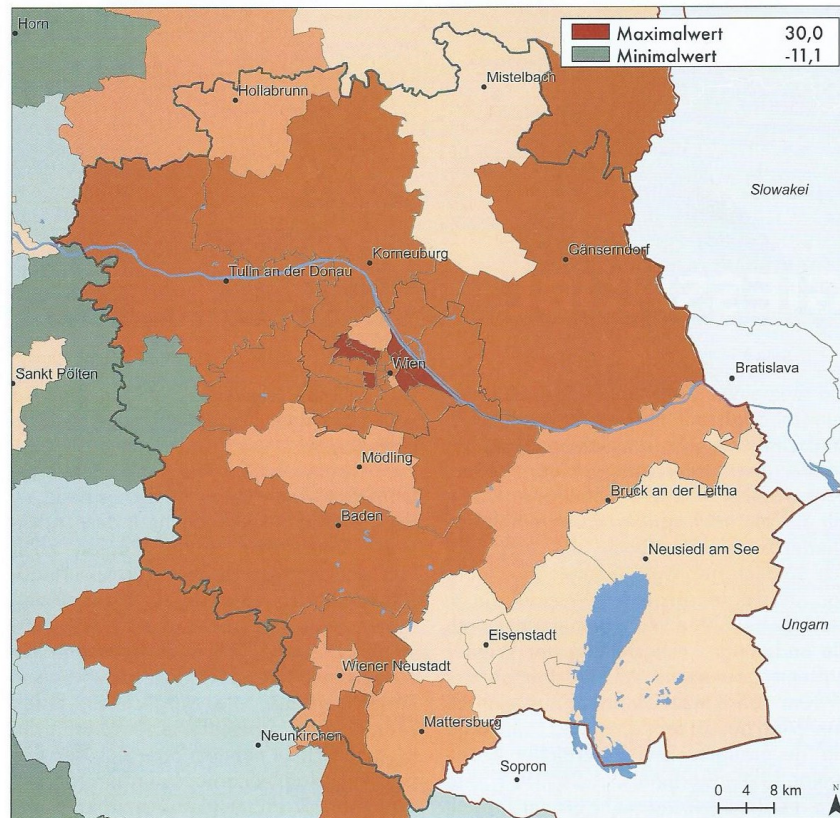


Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung 2006-2031 (Prognose) in Prozent von 2006
(Quelle: PGO 2009: 66)

Zusammenfassend sei festgestellt, dass lediglich in der Kategorisierung der PGO (sogenannte SRO-Region) das Tullnerfeld mitsamt der Marktgemeinde Michelhausen in die Stadtregion Wien integriert wurde. Bei den anderen Institutionen, wie der STATISTIK AUSTRIA, befindet sich das angesprochene Tullnerfeld im „Niemandland“ zwischen Wien und den kleineren Stadtregionen Krems und St. Pölten. Allen Organisationen ist allerdings gemein, dass sie der Region Wien eine prosperierende Zukunftsprognose zusprechen.

3.2 Tullnerfeld – Charakterisierung und demographische Entwicklung

Bevor in den nächsten Teilkapiteln näher auf den Bahnhof Tullnerfeld bzw. den Wohnpark Tullnerfeld eingegangen werden kann, soll nun das Tullnerfeld allgemein charakterisiert werden. Im vorigen Kapitel wurde bereits die positive Bevölkerungsentwicklung in den vergangenen und kommenden Jahrzehnten angesprochen. Diese Region liegt inmitten Niederösterreichs und erstreckt sich von der Wachau im Westen bis zur Wiener Pforte im Osten. Im Norden wird diese Stromebene der Donau vom Wagram und im Süden vom Alpenvorland und

Wienerwald begrenzt (siehe Abb. 11). Im engeren Bedeutungssinn wird der nördlich der Donau gelegene Teil des Tullnerfelds dieser Region nicht zugerechnet (vgl. NÖ LANDESARCHIV/NÖ INSTITUT FÜR LANDESKUNDE o.J.: 3). Auf der Ebene NUTS-3 (Bezirksgruppen) ist das Tullnerfeld dem Wiener Umland (Nordteil) zugehörig (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2016g: 14).

Betrachtet man die historische Entwicklung des Tullnerfelds, so erlangte es mit seinem Hauptort Tulln an der Donau seit der Römerzeit (als die heutige Bezirkshauptstadt unter „Comagenis“ bekannt war) und vor allem seit dem Mittelalter größere Bedeutung. Davor, in prähistorischen Zeiten, als im Alpenvorland und Teilen des Wienerwalds bereits zahlreiche Siedlungen vorhanden waren, behinderten Hochwassergefahr und vorherrschende Sumpflandschaften eine dichtere Besiedelung des Tullnerfelds. (vgl. NÖ LANDESARCHIV/NÖ INSTITUT FÜR LANDESKUNDE o.J.: 3f.)

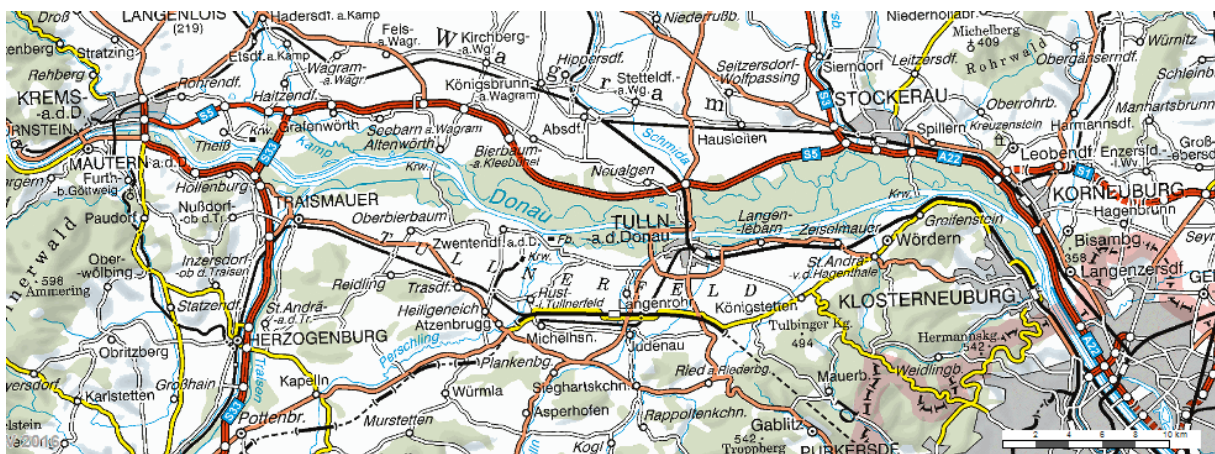


Abb. 11: Tullnerfeld (Quelle: AUSTRIAN MAP 2016)

Das Tullnerfeld stellt sich als fruchtbare Region dar; landwirtschaftlich genutzte Flächen prägen sein Bild. Neben dem Anbau verschiedener Getreidesorten spielen unter anderem Zuckerrüben eine bedeutende Rolle – in Tulln befindet sich eine der beiden Zuckerfabriken in Österreich. Auch im Bereich des Gartenbaus nimmt das Tullnerfeld eine wichtige Stellung ein, was die Präsenz zahlreicher Baumschulen und Gärtnereien und der Ruf von Tulln als „Blumenstadt“ verdeutlichen. Des Weiteren stellt sich das Tullnerfeld als ein Zentrum der Elektrizitätserzeugung dar (z.B. Donaukraftwerke Altenwörth und Greifenstein). Zunehmend transformiert sich die Region weg vom ländlichen hin zum suburbanen Raum – vor allem der Bau des Bahnhofs Tullnerfeld verstärkte diese Tendenz. (vgl. NÖ LANDESARCHIV/NÖ INSTITUT FÜR LANDESKUNDE o.J.: 3-6; 13)

Die Typisierung der ländlichen Räume durch LEBER und KUNZMANN (siehe Kap. 2.2.1) bestätigt den Bedeutungsgewinn des Tullnerfelds. Während es vor dem Bahnhofsbaus (siehe Kap. 3.3) nach Meinung der Autorin dem zweiten Typus zugeordnet werden hätte können („ländlicher Zwischenraum“), hat es durch den neu errichteten Verkehrsknotenpunkt inklusive verkürzter Fahrzeiten nach Wien (bzw. St. Pölten) einen Aufstieg in der Hierarchie der ländlichen Räume erfahren. Die Verfasserin ist der Meinung, dass das Tullnerfeld daher als „metropolnaher ländlicher Raum“ bezeichnet werden kann, der vor allem durch seine hohe Anschlussqualität, mul-

tifunktionale Ausstattung und sein suburbanes Wachstum charakterisiert wird (vgl. LE-BER/KUNZMANN 2006: 64). Die Multifunktionalität ist besonders in der Bezirkshauptstadt Tulln gegeben, ansonsten ist dies in den Orten des Tullnerfelds eher eingeschränkt der Fall (betrifft vor allem die Bereiche: Gesundheit, Bildung, Kultur, Forschung, Entwicklung sowie öffentliche Dienstleistungen – vgl. ebd.: 61).

Der Bezirk Tulln an der Donau, der im weiten Sinn das Tullnerfeld darstellt, konnte seit den 1960er-Jahren stetiges Bevölkerungswachstum verbuchen. Lediglich zwischen 1951 und 1961 war die Bevölkerungszahl etwas im Sinken begriffen. In den Jahrzehnten danach stiegen auch die Wachstumsraten pro Dekade an: von 4,3 Prozent (zwischen 1961 und 1971) auf 12,1 Prozent (1991 bis 2001). Erst in den zehn darauffolgenden Jahren verlangsamte sich das Wachstum etwas (+9,2 Prozent), bis 2011 der Bevölkerungsstand von fast 71.000 Personen erreicht wurde. Um Zahlen für das Tullnerfeld im engeren Sinn zu besprechen, hat sich die Autorin entschlossen, sieben der 21 Gemeinden des Tullner Bezirks auszuschließen, da sie sich zur Gänze auf der nördlichen Donauseite befinden. Von den restlichen 14 Gemeinden südlich der Donau ist eine kleine Anzahl enthalten, deren Flächen teilweise bereits dem Wienerwald zuzurechnen sind, aber dennoch in die Betrachtungen miteinbezogen wurden. Wie nicht anders zu erwarten war, entwickelten sich auch die Einwohnerinnen- und Einwohnerzahlen des Tullnerfelds zwischen 1951 und 2011 positiv. Die untenstehende Tabelle (Tab. 4) verdeutlicht dies. 2011 lebten über 55.000 Menschen in den Tullnerfelder Gemeinden. Die Wachstumsraten pro Dekade liegen tendenziell wenige Prozentpunkte über den Raten des gesamten Bezirks – beide Raumeinheiten weisen das gleiche Entwicklungsmuster auf. Kontinuierlich stiegen die Wachstumsraten pro Jahrzehnt an – von 1,9 Prozent (1951 bis 1961) bis 13,7 Prozent (1991 bis 2001). In den zehn Jahren zwischen 2001 und 2011 fiel sie zurück (+10,4 Prozent Wachstum). (vgl. STATCUBE 2014)

Gemeinde / VZ-Jahr	1951 (1.6.)	1961 (21.3.)	1971 (12.5.)	1981 (12.5.)	1991 (15.5.)	2001 (15.5.)	2011 (31.10.)
Atzenbrugg	2 320	2 271	2 295	2 245	2 322	2 497	2 600
Judenau-Baumgarten	1 447	1 400	1 563	1 617	1 713	2 075	2 149
Königstetten	1 183	1 088	1 202	1 308	1 635	1 888	1 982
Langenrohr	1 164	1 150	1 148	1 521	1 674	1 974	2 299
Michelhausen	1 976	1 916	2 066	2 138	2 379	2 524	2 609
Muckendorf-Wipfing	471	563	699	719	886	980	1 315
Sankt Andrä-Wördern	4 449	4 481	4 675	4 750	5 404	6 436	7 552
Sieghartskirchen	4 044	4 007	4 282	5 061	5 812	6 674	7 129
Sitzenberg-Reidling	1 625	1 610	1 649	1 732	1 701	1 922	2 030
Tulbing	1 386	1 314	1 433	1 755	2 250	2 534	2 896
Tulln an der Donau	8 246	9 139	10 325	11 269	12 038	13 591	15 169
Würmla	1 130	1 074	1 016	1 056	1 164	1 258	1 269
Zeiselmauer-Wolfpassing	1 503	1 435	1 397	1 470	1 733	1 966	2 266
Zwentendorf an der Donau	2 945	3 079	3 123	3 170	3 280	3 714	3 955
Tullnerfeld gesamt	33 889	34 527	36 873	39 811	43 991	50 033	55 220
Bezirk Tulln gesamt	49 535	48 558	50 653	53 205	57 631	64 600	70 963

Tab. 4: Bevölkerungsentwicklung im Tullnerfeld 1951 bis 2011
(Quelle: STATCUBE 2014; Entwurf und Bearbeitung: UD)

Drei Jahre nach der Registerzählung von 2011 zum Stichtag 31.10.2014 konnte für das Tullnerfeld (gleiche räumliche Ausdehnung wie bei den vorangegangenen Betrachtungen) eine Bevölkerungszahl von über 56.800 Menschen gezählt werden. Im gesamten Bezirk Tulln lebten zu diesem Zeitpunkt fast 72.900 Personen. Neben der Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl sind auch andere Parameter für die Jahre 2011 und 2014 zu vergleichen. Während es

2011 noch ca. 29.600 Privathaushalte gab, stieg diese Zahl 2014 auf über 30.800 an. Gleichzeitig senkte sich in diesem Zeitraum die durchschnittliche Haushaltsgröße etwas ab (von 2,37 auf 2,34 Personen pro Haushalt). Dies lässt die Annahme zu, dass vermehrt Singles bzw. junge Menschen zu Beginn der Familiengründungsphase Haushalte beziehen (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2016d: 9; 2013: 12f.). Zu Jahresbeginn 2016 leben im gesamten Bezirk Tulln über 74.100 Menschen, was einen weiteren Anstieg der Bevölkerungszahl um über 1.200 Personen in einem guten Jahr bedeutet. In den 14 Gemeinden des Tullnerfelds werden zu diesem Zeitpunkt 57.872 Einwohnerinnen und Einwohner gezählt. Der absolute Zuwachs beträgt knapp 1.050 Personen, was einem relativen Wachstum von 1,8 Prozent entspricht (der gesamte Bezirk liegt in diesem Zeitraum mit 1,7 Prozent Wachstumsrate knapp dahinter) (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2016e: 18f).

In den kommenden Jahrzehnten wird sich die Bevölkerungszahl des Bezirks Tulln (im Gegensatz zu anderen österreichischen Bezirken) weiterhin äußerst positiv entwickeln (siehe Tab. 5). Es wird prognostiziert, dass beispielsweise 2030 die Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl bei über 82.000 Menschen liegen wird. Bis 2050 wird diese fast die Anzahl von 90.000 Personen erreicht haben und 2075 werden laut Prognose knapp 96.500 Bewohnerinnen und Bewohner im Bezirk leben. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2015a: Tab. 1)

Jahr	2014	2020	2025	2030	2035	2040	2045	2050	2055	2060	2075
Bev.zahl (1.1.)	72 104	76 149	79 228	82 021	84 391	86 433	88 232	89 792	91 137	92 400	96 481
Index (2014=100)											
	2020	2030	2060	2075							
	105,6	113,8	128,1	133,8							

Tab. 5: Bevölkerungsprognose für den Bezirk Tulln an der Donau 2014 bis 2075
(Quelle: STATISTIK AUSTRIA 2015a: Tab. 1; Entwurf und Bearbeitung: UD)

Betrachtet man lediglich die Marktgemeinde Michelhausen – da sich auf ihrem administrativen Gebiet neben sieben anderen Katastralgemeinden Pixendorf mit dem Wohnpark Tullnerfeld befindet – (siehe Tab. 4), kann auch hier ein Wachstumstrend herausgelesen werden. 2011 – sprich vor der Aufschließung des Wohnparks Tullnerfeld – lebten über 2.600 Menschen in der Gemeinde (vgl. STATCUBE 2014). Im Jahr 2016 (Stichtag 01.01.) sind es bereits fast 2.850 Bewohnerinnen und Bewohner auf Michelhausener Gemeindegebiet. Als besonders interessant stellt sich hier die Bevölkerungsentwicklung der letzten 15 Jahre dar (siehe Tab. 6). Während sich die Bevölkerungszahlen in den 2000er-Jahren grob gesagt nur geringfügig veränderten (leichte Wachstumstendenz erkennbar; Ausreißer Mitte der 2000er-Jahre), stiegen sie in den letzten paar Jahren deutlicher an. Besonders von 2015 bis 2016 war eine enorme Steigerung der Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl erkennbar (+4,1 Prozent). Durch die laufende Besiedelung und zukünftige Ausweitung des Wohnparks sowie der Realisierung von anderen Bauvorhaben im Gemeindegebiet, ist damit zu rechnen, dass die Bewohnerinnen- und Bewohnerzahl weiter anwachsen wird (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2016e: 18).

Jahr	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Bev.stand (1.1.)	2.524	2.518	2.525	2.483	2.532	2.562	2.585	2.581	2.586	2.605	2.623	2.639	2.685	2.736	2.849
Bev.änd. in % zum VJ		-0,24	0,28	-1,66	1,97	1,18	0,90	-0,15	0,19	0,73	0,69	0,61	1,74	1,90	4,13

Tab. 6: Bevölkerungsveränderung in der Marktgemeinde Michelhausen 2002 bis 2016
(Quelle: STATISTIK AUSTRIA 2016e: 18; Entwurf und Bearbeitung: UD)

Welche große Bedeutung die Wanderungsbilanz im Gegensatz zur natürlichen Bevölkerungsbewegung für die Marktgemeinde Michelhausen hat, zeigen die folgenden Werte aus dem Demographischen Jahrbuch 2014 (siehe Tab. 7). Die Absolutwerte bezüglich der natürlichen Bevölkerungsbewegung befinden sich auf dem gleichen Niveau und sind bei Weitem geringer als jene der Wanderungsbilanz. (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2015b: 57)

Geburten	Sterbefälle	natürl. Bev.bilanz	Zuzüge	Wegzüge	Wand. bilanz	Bev.bilanz
15	18	-3	191	141	50	47

Tab. 7: Bevölkerungsbilanz der Marktgemeinde Michelhausen 2014
(Quelle: STATISTIK AUSTRIA 2015b: 57; Entwurf und Bearbeitung: UD)

3.3 Bahnhof Tullnerfeld – Anlassfall für die Siedlungserweiterung in Pixendorf

In diesem Teilkapitel wird die Maßstabsebene weiter vergrößert, um sich immer näher an das Hauptthema der vorliegenden Arbeit herantasten zu können. Die Entstehungsgeschichte des Bahnhofs Tullnerfeld, der als Anlassfall für die Siedlungserweiterung in der Ortschaft Pixendorf angenommen werden kann, steht hier im Fokus.

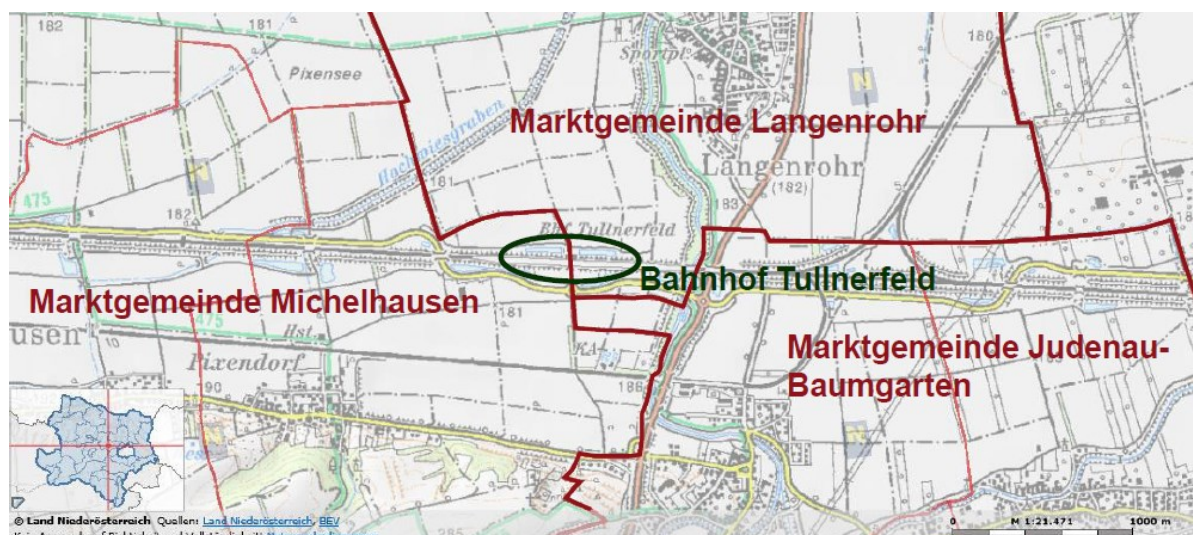


Abb. 12: Lage des Bahnhofs Tullnerfeld im Grenzbereich dreier Gemeinden
(Quelle: NÖ ATLAS 2016; Bearbeitung: UD)

Wie auf Abb. 12 dargestellt, befindet sich der Bahnhof Tullnerfeld im Grenzbereich zwischen drei Gemeinden. Die Marktgemeinde Judenau-Baumgarten hält im Gegensatz zu den anderen beiden beteiligten Marktgemeinden keine Flächen des Bahnhofs, das Gemeindegebiet beginnt

jedoch unmittelbar in der Nähe davon. Langenrohr und Michelhausen wiederum „besitzen“ jeweils die Hälfte des Regionalbahnhofs. Mitten durch den neu errichteten Verkehrsknotenpunkt verläuft deren Grenze in Nord-Süd-Richtung. Nicht nur aufgrund der drei verschiedenen Gemeindegrenzen im direkten Umfeld dieser Infrastruktureinrichtung stellt seine Lage eine Besonderheit dar; auch die Positionierung auf der grünen Wiese – inmitten landwirtschaftlich genutzter Flächen – abseits der umliegenden Dörfer ist erwähnenswert. Jene Ortschaften, die dem Bahnhof am nächsten sind, heißen Langenrohr im Nordosten, Judenau im Südosten und Pixendorf im Südwesten – mit einer jeweiligen Luftlinien-Entfernung vom Ortskern zwischen etwa 1,5 und 1,7 Kilometern.



Abb. 13: Haupteingang des Bahnhofs Tullnerfeld (Quelle: TEUBER o.J.)



Abb. 14: Innenansicht des Bahnhofs Tullnerfeld (Quelle: TEUBER o.J.)

Die Planungen für die Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten begannen im Jahr 1990. (vgl. DIE PRESSE o.J.). Dahinter stand die Zielsetzung, diese österreichische Weststrecke als Teil des EU-Kernetzes (Rhein-Donau-Korridor) auszubauen, um einen bedeutenden Anteil des internationalen Ost-West-Verkehrs sowohl für Güter als auch Personen aufnehmen zu können. Es wurde ein viergleisiger Ausbau dieses Abschnittes geplant, um eine Kapazitätserhöhung zu erwirken (zwei Gleise auf der Bestandsstrecke und zwei Hochleistungsgleise auf

der Neubaustrecke). Ein weiteres Ziel bei der Neubaustrecke war, die Fahrzeit zwischen den Verkehrsknoten Wien und St. Pölten auf etwa eine halbe Stunde zu verkürzen (vgl. BMVIT 2016: 2; ÖBB Infrastruktur 2011: 2). Hierzu wurden verschiedene Varianten einer Trassenführung erarbeitet. Schließlich entschied man sich dafür, die Trasse nördlich der Bestandsstrecke – durch das Tullnerfeld – zu führen (vgl. ÖBB 2011: 15ff.).

Die Neubaustrecke wurde seit 2003 auf einer Länge von 44 Kilometern in drei Abschnitten (Wienerwald, Tullnerfeld, Westabschnitt) errichtet und führt seit ihrer Inbetriebnahme mit dem ÖBB-Fahrplanwechsel 2012/2013 über 27 Brücken und durch sieben Tunnels (siehe Abb. 15). Beim längsten handelt es sich um den Wienerwaldtunnel, der eine Länge von 13,3 Kilometer aufweist. Geschwindigkeiten auf der Trasse bis zu 230 Stundenkilometer sind möglich, wodurch sich die Fahrzeit zwischen Wien und St. Pölten von einer knappen Dreiviertelstunde auf ca. 25 Minuten verkürzte. Somit konnte auch die Länge der Fahrt zwischen Wien und Salzburg auf unter zwei-einhalb Stunden reduziert werden. Durch den Bau des Lainzer Tunnels in Wien mit 12,8 Kilometer Länge wurde es schließlich auch möglich, Meidling und den neu errichteten Wiener Hauptbahnhof – und nicht nur den Westbahnhof – anzusteuern. (vgl. DIE PRESSE o.J.; ÖBB Infrastruktur 2011: 2; 2012: 2ff.)

Ursprünglich war auf der beschriebenen Neubaustrecke seitens der ÖBB keine Haltestelle eingeplant. Das Land Niederösterreich erkannte jedoch die Chance, mit dem Bau eines Bahnhofs enorme Entwicklungsimpulse für die Region schaffen zu können und setzte seinen Wunsch trotz der Zuständigkeit des Bundes durch. Somit wurde erst nach der Trassenfestlegung mit den Planungen für diesen Regionalbahnhof begonnen (vgl. FREUDL/KOHLBAUER 2016: 26f.; 33). Schließlich entschied man sich dazu, im „Nirgendwo“ einen Regionalbahnhof zu errichten, von dem sowohl Wien als auch St. Pölten in einer knappen Viertelstunde erreicht werden kann. Der Nutzen als Regionalbahnhof wird dadurch vergrößert, dass auch Schnellbahn-Verbindungen integriert wurden – Tulln-Herzogenburg-St. Pölten und die Franz-Josefs-Bahn (vgl. DIE PRESSE o.J.; ÖBB Infrastruktur 2012: 5). Somit profitieren neben dem Tullnerfeld auch andere Regionen von der Verbesserung der Bahninfrastruktur durch attraktivere Verbindungen – vor allem zur Bundeshauptstadt (vgl. NÖ LR 2012: 8).

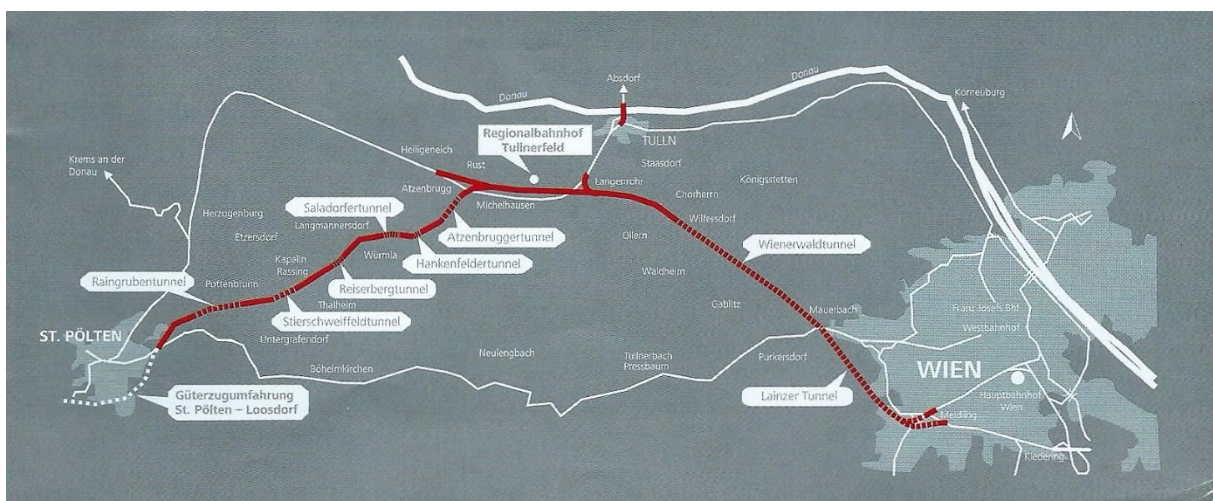


Abb. 15: ÖBB-Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten (Quelle: ÖBB INFRASTRUKTUR 2012: 3)

Der Überhol- und Regionalbahnhof Tullnerfeld bot für seine Nutzerinnen und Nutzer anfangs etwa 500 Parkplätze für PKWs, die aufgrund der enormen Frequenz an Pendlerinnen und Pendlern jedoch nach kurzer Zeit zu wenig wurden. Erweiterungen wurden seitdem durchgeführt und ein zusätzlicher Ausbau aufgrund der Auslastung ist geplant. Daneben existieren rund 100 Fahrradstellplätze sowie einige Bushaltestellen. (vgl. ÖBB Infrastruktur 2012: 3; NÖN 2015)

Im Bahnhof Tullnerfeld ist seit November 2014 ein Pendlerkindergarten untergebracht, der von vier Gemeinden betrieben wird. Er nimmt als zukunftssträchtige Betreuungsstruktur eine Vorreiterrolle in Österreich ein. Der Standort am Bahnhof erlaubt es den berufstätigen Eltern, ihre Kinder direkt auf dem Weg in die Arbeit abzugeben und beim Nachhausekommen wieder abzuholen, ohne zusätzliche Wege zu haben (vgl. NÖ LANDESKORRESPONDENZ 2014: 1). Neben diesem Landeskindergarten sind mittlerweile auch andere Nutzungen am Bahnhof untergebracht, der in seiner Anfangszeit von Leerständen geprägt war. Unter anderem sind Büroräume von „Wohnpark Tullnerfeld“ und „BTE“ (Betriebs-GmbH des Bahnhofs Tullnerfeld) sowie eine Filiale der Bäckerei „Felber“ untergebracht. Anfänglich waren die Kundinnen und Kunden mit den Öffnungszeiten nicht zufrieden. Darauf wurde eingegangen und somit können die Pendlerinnen und Pendlern nun an Wochentagen bis 18:00 Uhr dort einkaufen. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen ist von 7:00 bis 12:00 Uhr geöffnet (vgl. Felber o.J.) (siehe Kap. 4.2.6).

Des Weiteren wurde im Herbst 2014 der Spatenstich für ein Betriebsgebäude außerhalb des Bahnhofs durchgeführt (siehe Abb. im Anhang), das den Bahnhof Tullnerfeld in seiner Attraktivität steigern soll – um somit seine Funktion als Kristallisationspunkt der regionalen Entwicklung zu stärken. In diesem Gebäude sollen unter anderem ein Seniorinnen- und Seniorentageszentrum, eine Apotheke, eine Trafik und Büroräumlichkeiten untergebracht werden (vgl. NÖ LANDESKORRESPONDENZ 2014: 1f.; NÖN 2015). Daneben kursieren Gerüchte über zusätzliche andere Nutzungsarten, wie einem Supermarkt (siehe Kap. 4.2.).

Der Bahnhof wird – obwohl er sich auf dem Gebiet zweier Gemeinden befindet – der Marktgemeinde Michelhausen zugerechnet. Dies erschließt sich aus seiner Adresse, welche „Bahnhofsring 50“ mit der Postleitzahl 3441 lautet. Die Postleitzahl und der Straßenname können der Ortschaft Pixendorf zugeordnet werden. (vgl. FELBER o.J.; HEROLD 2016; MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN o.J.b)

3.4 Wohnpark Tullnerfeld

Im letzten Teilkapitel des Blocks über das Tullnerfeld wird der Wohnpark Tullnerfeld – der Hauptgegenstand dieser Masterarbeit – thematisiert. Er liegt in kurzer Entfernung – ca. 1,5 Kilometer Luftlinie – zum neu errichteten Regionalbahnhof Tullnerfeld im Gebiet der Katastralgemeinde Pixendorf, die ihrerseits zum Gemeindegebiet der Marktgemeinde Michelhausen gehört, welche sich im niederösterreichischen Bezirk Tulln an der Donau befindet (siehe Abb. 16).

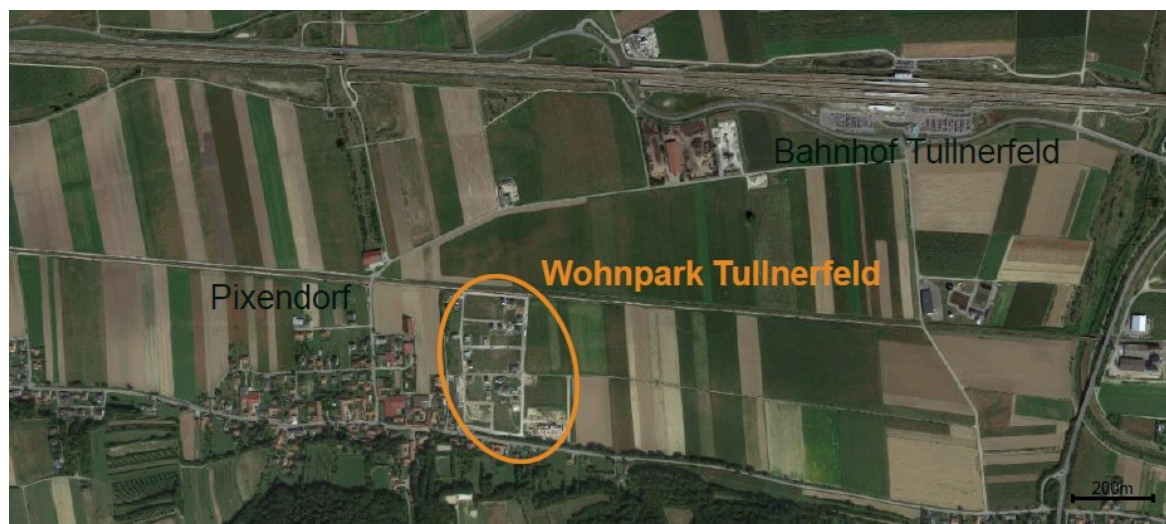


Abb. 16: Lage des Wohnparks Tullnerfeld (Quelle: GOOGLE MAPS 2016; Bearbeitung: UD)

Die Ortschaft Pixendorf kann im Allgemeinen als traditionell dörflich charakterisiert werden. Neben zwei temporär geöffneten Heurigenlokalen befindet sich hier kein weiterer Gastronomiebetrieb wie auch kein Geschäft der Nahversorgung – Anfang der 2000er-Jahre schloss die örtliche Greißlerei. Bezüglich anderer Wirtschaftszweige gibt es einige Dorfbewohnerinnen und -bewohner, die einer selbstständigen Tätigkeit nachgehen (z.B. auch im Gesundheitswesen). Die freiwillige Feuerwehr existiert seit dem Jahr 2015 nicht mehr. Vor der Erschließung des Wohnparks, als am östlichen Rand von Pixendorf die Flächen für landwirtschaftliche Zwecke genutzt und noch nicht bebaut wurden, zählte das Dorf etwa 250 Einwohnerinnen und Einwohner. Seit diesem Zeitpunkt hat sich ein äußerst rasches Bevölkerungswachstum eingestellt (siehe Tab. 8).

	Bev. (01.01.)	Änd. zum VJ absolut	Änd. zum VJ relativ
2012	250		
2013	253	3	1,20
2014	270	17	6,72
2015	285	15	5,56
2016	308	23	8,07

Tab. 8: Bevölkerungsveränderung in Pixendorf zwischen 2012 und 2016
(Quelle: STATISTIK AUSTRIA 2016f; 2016b: 92; Entwurf und Bearbeitung: UD)

Während zum Stichtag 15.05.2001 noch 234 Menschen in Pixendorf lebten (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2005: 331), waren es Anfang 2016 bereits 308 Personen (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2016b: 92; 2016f). Die rasante Entwicklung ist ab dem Jahr 2013 erkennbar, als sich die Zahl des Einwohnerinnen- und Einwohnerzuwachses massiv gesteigert hat. Zwischen 2001 und 2012 konnte ein jährliches Bevölkerungswachstum von ca. 0,6 Prozent errechnet werden, während es zwischen 2013 und 2016 jeweils (weit) über fünf Prozent betrug (vgl. STATISTIK AUSTRIA 2016f). Auch wenn in dieser Zeitspanne einige Kinder in Pixendorfer Familien geboren wurden, hat der enorme Bevölkerungsgewinn nichts mit natürlichem Bevölkerungswachstum zu tun, sondern ist dem Zuzug zum Wohnpark Tullnerfeld zuzuschreiben. Die folgende Tabelle (Tab. 9) verdeutlicht dies: es sind seit dem Jahr 2011 die Zahlen der Geburten und

Sterbefälle angeführt, sowohl für die gesamte Gemeinde als auch lediglich für die Katastralgemeinde Pixendorf. Die Daten wurden den jeweiligen Gemeindenachrichten entnommen. Für Pixendorf war die Geburtenbilanz von 2011 bis 2015 ausgeglichen, somit sind die Bevölkerungsgewinne einer positiven Wanderungsbilanz zuzuschreiben. Auch für Michelhausen insgesamt war die Geburtenbilanz in den letzten Jahren eher ausgeglichen, auch wenn das Niveau der Absolutzahlen jährlich etwas schwankte. (vgl. MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN 2011: 4; 2012: 4; 2013: 3f.; 2014: 3f.; 2015b: 4).

1.12. d.VJ - 30.11. d.J.	Marktgemeinde Michelhausen			Katastralgemeinde Pixendorf		
	Geburten	Sterbefälle	Geb.bilanz	Geburten	Sterbefälle	Geb.bilanz
2011	18	22	-4	1	3	-2
2012	30	22	8	5	2	3
2013	25	30	-5	2	3	-1
2014	18	26	-8	1	2	-1
2015	37	25	12	3	2	1
gesamt	128	125	3	12	12	0

Tab. 9: Natürliche Bevölkerungsbilanz 2011 bis 2015 in Michelhausen und Pixendorf
(Quelle: MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN 2011: 4; 2012: 4; 2013: 3f.; 2014: 3f.; 2015b: 4;
Entwurf und Bearbeitung: UD)

3.4.1 Charakterisierung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet – der Wohnpark Tullnerfeld – befindet sich im Osten der Ortschaft Pixendorf, ein paar Meter unter dem Niveau des restlichen Dorfes. Die heute verbauten Flächen wurden bis zuletzt landwirtschaftlich genutzt.



Abb. 17: Pixendorf, Blickrichtung Nordosten (Quelle: DONHAUSER 2015a)

Die etwa 80 Bauparzellen für Einfamilien- bzw. auch Doppelhäuser der ersten Ausbaustufe dieses Siedlungsgebiets wurden in Größen zwischen 435 und 768 Quadratmeter angeboten. Laut der Homepage des Wohnparks stehen momentan noch zwei dieser Parzellen zum Verkauf. Bei einer davon handelt es sich um eine Fahnenparzelle (vgl. WOHNPAK TULLNERFELD 2014b). Informiert man sich hingegen auf der Webseite der Marktgemeinde Michelhausen, sind noch zehn Bauplätze im Wohnpark angeführt, die zum Verkauf stehen (vgl. MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN o.J.a). Neben diesen Bauparzellen wurden zehn Wohneinheiten in Reihenebauweise errichtet, die im Juni 2016 an ihre Bewohnerinnen und Bewohner übergeben

wurden. Auch eine Wohnhausanlage mit 37 Wohnungen befand sich bis vor wenigen Monaten noch im Bau – im August 2016 konnten die Käuferinnen und Käufer ihre Wohneinheiten beziehen (siehe Abb. 18). Im Dezember 2016 waren laut Angaben auf der Homepage des Wohnparks noch fünf Wohnungen frei, wobei eine davon nun zu mieten war. Diese frei finanzierten Eigentumswohnungen sind zwischen 45 und 105 Quadratmeter groß und verfügen jeweils entweder über Garten, Terrasse oder Balkon (vgl. WOHNPAK TULLNERFELD 2014a).



Abb. 18: Wohnpark Tullnerfeld, Blickrichtung Norden
(Quelle: DONHAUSER 2015a; Bearbeitung: UD)



Abb. 19: Pixendorf und Bahnhof Tullnerfeld, Blickrichtung Nordosten
(Quelle: DONHAUSER 2015a)

Zum Zeitpunkt Anfang Dezember 2016 waren im Wohnpark exklusive der Reihen- und Wohnhausanlage 30 Haushalte bewohnt – zum weitaus größten Teil Einfamilienhäuser; in den anderen Fällen wurden auf einer Parzelle Doppelhaushälften bewohnt. Weitere elf Grundstücke wurden gerade bebaut und etwas weniger als die Hälfte der aufgeschlossenen Bauplätze lag noch brach. Um wie viele Grundstücke bzw. potenziell bewohnbare Haushalte es sich genau handelt, kann nicht festgestellt werden, da einige Akteurinnen und Akteure mehrere Parzellen erworben haben (welche noch nicht bebaut wurden) und auch teilweise Doppelhäuser errichtet werden. Die Abbildungen 18 und 19 bieten einen guten Überblick über die Siedlung, jedoch

ist der damalige Entwicklungsstand (Frühling 2015) nicht mit jenem vom Herbst 2016 zu vergleichen (siehe Abb. im Anhang). Dennoch lässt sich auf den Bildern von 2015 bereits die Tendenz erkennen, dass das Siedlungsbild fortan von teilweise ähnlich konzipierten Einfamilienhäusern geprägt sein wird.

Die Grundstückspreise im durch die Nähe zum Regionalbahnhof Tullnerfeld attraktiven Wohnpark steigen laufend. Während 2013 ein Quadratmeter Bauland in etwa €130,- gekostet hat, sind es Ende 2016 ca. €150,-. Vor dem Bau des Bahnhofs waren Baugründe in Pixendorf um ungefähr €70,- pro Quadratmeter zu erwerben. Bereits wenige Kilometer von dieser Ortschaft entfernt – mit steigender Entfernung zum Bahnhof – nähern sich die Grundstückspreise wieder diesem niedrigen Niveau an. Um Spekulationen vorzubeugen, belegte die Marktgemeinde Michelhausen die Baugründe des Wohnparks Tullnerfeld mit einem Bauzwang. Wird nicht innerhalb von fünf Jahren gebaut, fällt der Grund wieder in die Hände der Gemeinde zurück. (vgl. KURIER 2013)

3.4.2 Vermarktung des Siedlungserweiterungsgebiets

Nachfolgend sind einige Beispiele dafür angeführt, wie der Wohnpark Tullnerfeld in verschiedenen Prospekten und auf seiner Webseite angepriesen wird:

- „Mitten im Grünen liegt der Wohnpark Tullnerfeld, der mit allerhöchster Wohnqualität in idyllischer Umgebung punktet. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung und beste Infrastruktur von Einkaufsmöglichkeiten bis zu Kindergärten und Schulen. Und mit der ÖBB-Hochleistungsstrecke kommt man rasch und bequem nach Wien oder St. Pölten.“ (ELK 2012: 4)
- „Ihr Wohnglück wartet auf Sie“ (WOHNPARK TULLNERFELD o.J.a: 1)
- „18 Minuten nach Wien. 2 Minuten ins Grüne“ (ebd.)
- „Ausgezeichnete Erreichbarkeit, beste Lebensqualität und vielfältige Freizeitmöglichkeiten machen dieses Wohngebiet zu einer attraktiven Adresse. Genießen Sie das Wohnglück mitten im Grünen und mit bester Infrastruktur!“ (ebd.: 2)
- „Mit dem WOHNPARK TULLNERFELD können Sie sich den Traum von einem Eigenheim in ländlicher Idylle erfüllen, ohne auf die Nähe zur Stadt verzichten zu müssen.“ (ebd.)
- „Stadt + Land = Tullnerfeld“ (ebd.)
- „Alles in Michelhausen und Umgebung ist schnell und bequem erreichbar: zu Fuß oder mit dem Rad zu Einkaufsmöglichkeiten, Kindergarten, Schule oder öffentlichen Verkehrsmitteln.“ (ebd.: 3)
- „Einen Baum pflanzen, ein Haus bauen und das Leben genießen. Mit diesem Lebensplan sind Sie im WOHNPARK TULLNERFELD an der richtigen Adresse.“ (ebd.: 8)
- „Selbst bauen oder schlüsselfertig übernehmen – alles ist möglich.“ (WOHNPARK TULLNERFELD o.J.b: 2)
- „Ihr neues Zuhause bietet je nach Wunsch eigenen Garten, Balkon oder Terrasse, vielfältige Sport-, Kultur- und Freizeitmöglichkeiten, optimale Rad- und Fußwege und lückenlose Infrastruktur.“ (ebd.)
- „Wohnglück in bester Lage“ (WOHNPARK TULLNERFELD o.J.c: 2)

- „Wohnpark Tullnerfeld – Auf ins Wohnglück!“ (WOHNPARK TULLNERFELD 2014c)
- „Informieren Sie sich jetzt über Bauparzellen, Eigentumswohnungen mit Wohlfühlfaktor, [sic!] und unser individuelles Häuserangebot.“ (ebd.)
- „Nicht nur die nähere Umgebung definiert den WOHNPARK TULLNERFELD als vollkommenen Lebensraum. Die unmittelbare Nähe zum Bahnhof Tullnerfeld garantiert perfekte Anbindung mit Park & Ride – 11 Zug-Minuten nach Wien Hütteldorf, 18 Zug-Minuten zum Wiener Westbahnhof, 22 Zug-Minuten zum neuen Wiener Hauptbahnhof und 14 Minuten nach St. Pölten. So sind Sie am Land UND in der Stadt daheim.“ (WOHNPARK TULLNERFELD 2014d)

Die Auswahl der Phrasen lässt erkennen, dass dieser Wohnstandort von den Verantwortlichen als ideal charakterisiert wird, da für alle Lebensbereiche optimale Voraussetzungen gegeben sind. Die neu errichtete Hochleistungsstrecke zwischen Wien und St. Pölten mit dem Bahnhof Tullnerfeld ermöglicht den oben angeführten Aussagen zufolge sowohl die Nutzung der Stadt als auch das ruhige Leben am Land. Themen wie Lebensqualität, Idylle, Naturnähe, optimale Ausstattung mit Infrastruktur (Verkehr, Nahversorgung, Freizeit, Bildung und Betreuung), Flexibilität (verschiedene Wohnformen und Finanzierungsmöglichkeiten) und Umweltfreundlichkeit (durch das Nicht-Angewiesen-Sein auf den eigenen PKW) stehen im Vordergrund. Auch die optische Umsetzung durch die Verantwortlichen trägt zum positiven Bild bei, das vermittelt werden soll (siehe Abb. 20). Zusätzlich wird hierdurch ein anderes Motiv in der Vermarktung deutlich, das nicht in Worte gefasst wurde: Familienfreundlichkeit. Jungfamilien stellen ein bedeutendes Zielpublikum dar. Ob die neu zugezogenen Bewohnerinnen und Bewohner des Wohnparks ihren neuen Wohnstandort in der selben Weise positiv beschreiben und genießen, wird im folgenden Block herausgearbeitet.



Abb. 20: Vermarktung des Wohnparks Tullnerfeld auf seiner Webseite
(Quelle: WOHNPARK TULLNERFELD 2014c)

4 EMPIRISCHER TEIL – EXPERTENINTERVIEWS MIT VERTRETERINNEN UND VERTRETERN DER ZUGEZOGENEN BEVÖLKERUNG DES WOHNPARKS TULLNERFELD

Im Mittelpunkt des Hauptteils dieser Arbeit stehen Interviews mit zugezogenen Personen in den Wohnpark Tullnerfeld. Insgesamt wurden Mitglieder von elf Familien, die in Einfamilienhäusern wohnhaft sind, zu verschiedenen Themen befragt. In den einzelnen Themenblöcken wurde unter anderem nach den bisherigen Wohnerfahrungen (vor allem die letzte Wohnstation stand im Fokus des Interesses), den Beweggründen für den Zuzug nach Pixendorf, der Bedeutung des Bahnhofs Tullnerfeld, den Wünschen und Erwartungen bezüglich der zukünftigen Entwicklungen im Ort und der Region sowie den alltäglichen Mustern (Aktionsradien, Freizeitverhalten und dergleichen) gefragt. Bevor die Ergebnisse dieser Interviews eingehend dargestellt werden, soll zunächst die praktische Vorgangsweise in Bezug auf die eingesetzte Methodik (problemzentrierte, leitfadengestützte Experteninterviews – siehe Kap. 1.3.3) dargestellt werden. Die Analyse der Interviewinhalte erfolgt differenziert nach Themenblöcken, nicht jedoch nach den elf befragten Haushalten. Der für die Interviews verwendete Leitfaden ist im Anhang der Arbeit beigefügt.

4.1 Verwendete Methodik

In der Konzeptionsphase für die vorliegende Masterarbeit entschied sich die Autorin für **qualitative Expertinnen- und Experteninterviews**, die mithilfe eines Leitfadens durchgeführt werden sollten. Im Gespräch mit neuzugezogenen und zukünftigen Pixendorferinnen und Pixendorfern sollten unter anderem deren letzte Wohnstation vor dem Zuzug zum Wohnpark, deren Hauptbeweggründe für die Ansiedelung und deren Wünsche und Erwartungen an den Ort bzw. an die Region erfragt werden.

Neben Überlegungen zur Größe der Stichprobe stellte sich die Frage, wie an die jeweiligen Personen herangetreten werden könnte. Fest stand lediglich, dass die Verfasserin nicht einfach an die Türen der neu errichteten Häuser im Wohnpark Tullnerfeld klopfen und deren Bewohnerinnen und Bewohner sofort interviewen konnte. Des Weiteren war zu diesem Zeitpunkt (Herbst 2015) ein Großteil der Grundstücke noch nicht bebaut. Wie sollte man also an die Daten der Käuferinnen und Käufer kommen? Aus diesem Grund wandte sich die Autorin an die Marktgemeinde Michelhausen bzw. deren Bürgermeister LKR ÖK.Rat Rudolf Friewald (ÖVP). Sie stellte ihr Vorhaben kurz vor und bat um die Kontaktdaten der Besitzerinnen und Besitzer der Bauparzellen im Wohnpark. Bürgermeister Friewald kam der Bitte sehr gerne nach. Eine Liste mit Käuferinnen- und Käufernamen, Wohnadressen und zugehörigen Parzellennummern wurde ihr zur Verfügung gestellt. Somit war es nun möglich, mit den betreffenden Personen in Kontakt zu treten. Anhand der Adressen der Käuferinnen und Käufer war leicht ersichtlich, welche Haushalte bereits bewohnt waren und welche nicht. War eine Adresse in „3441 Pixendorf“ angeführt, war die betreffende Familie bereits in ihr neues Eigenheim eingezogen. Dies erschloss sich natürlich auch aus Beobachtungen vor Ort, die im Vorfeld der Kontaktaufnahme durchgeführt wurden.

Für jene Häuser, die bereits bewohnt waren (Ende 2015 bzw. Anfang 2016: 16 Einfamilienhäuser), wurde ein Handzettel verfasst, der den Zugezogenen den Sachverhalt und die Absicht der Autorin näherbrachte. Er enthielt die Bitte, sich für ein Interview zur Verfügung zu stellen. Diese Zettel wurden in der Folge auf die betreffenden 16 Postkästen verteilt. Ein paar Tage später suchte die Autorin jedes dieser Häuser auf, um bei gegebenem Interesse der jeweiligen Bewohnerinnen und Bewohner Interviewtermine festzulegen. Bis auf eine Ausnahme erklärten sich alle Personen, die die Tür öffneten (zehn der 16 kontaktierten Haushalte) sich zu einem Gespräch bereit. Somit konnten auf diese Weise neun Gesprächstermine festgelegt werden.

Neben den bereits bewohnten Parzellen gab es Grundstücke, die gerade bebaut wurden. Ihre Besitzerinnen und Besitzer würden somit in absehbarer Zeit – bei den meisten Wohngebäuden im Wohnpark handelt es sich um Fertigteilhäuser, die sehr zeitnah bezugsfertig sind – hier wohnen und auch Fragen unter anderem zur Motivation, ihren jetzigen Wohnstandort Richtung Pixendorf zu verlassen, beantworten können. Mithilfe von Beobachtungen im Feld konnten auf einfache Weise jene Parzellen ausgemacht werden, deren Besitzerinnen und Besitzer es hierfür anzuschreiben galt. Die Kontaktdaten wurden der Liste entnommen, die von der Marktgemeinde Michelhausen zur Verfügung gestellt wurde. Es wurde wiederum ein Handzettel verfasst, der das Anliegen der Autorin deutlich machte und dieser wurde schließlich auf dem Postweg versendet. Von sieben betroffenen Familien konnte die Autorin nur eine Rückmeldung erhalten, diese war jedoch positiv. Per E-Mail wurde schließlich ein Gesprächstermin vereinbart.

Des Weiteren standen zu dieser Zeit zehn Wohneinheiten in Reihenhausbauweise (Übergabe an die Mieterinnen und Mieter im Juni 2016) und eine Wohnhausanlage mit über 35 Eigentumswohnungen (Übergabe an die Käuferinnen und Käufer im August 2016) im Bau. Auch diese zukünftigen Pixendorferinnen und Pixendorfer wollte die Verfasserin in die Befragungen miteinbeziehen. Beiden Bauträgern wurde das Anliegen per E-Mail nähergebracht, jedoch konnten diese aus Datenschutzgründen die Kontaktdaten der Mieterinnen und Mieter bzw. Käuferinnen und Käufer der Autorin nicht zur Verfügung stellen. Die beiden Bauträger versicherten der Verfasserin, ihr Vorhaben an ihre Kundinnen und Kunden weiterzuleiten, damit diese sich bei gegebenem Interesse melden konnten, jedoch gab es in diesen Fällen keine Rückmeldung. Es konnten somit nur Bewohnerinnen und Bewohner von Einfamilienhäusern befragt werden und nicht auch jene der anderen beiden Bebauungsformen im Wohnpark Tullnerfeld.

Die geringe Ausbeute an Interviewterminen mit jenen Personen, deren Bauplätze gerade bebaut wurden und mit den zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohnern der Reihenhäuser sowie der Wohnhausanlage lag vermutlich daran, dass diese selbst die Initiative hätten ergreifen müssen, um an den Gesprächen teilzunehmen – im Gegensatz zu den bereits im Wohnpark lebenden Menschen, welche direkt von der Autorin angesprochen werden konnten.

Die sich somit ergebende Stichprobenmenge von zehn geplanten Interviews stellte sich unter Absprache mit den beiden Betreuern dieser Masterarbeit als ausreichend heraus. Die Zahl der Interviews konnte jedoch noch um eines erhöht werden, als bei einem der Gesprächstermine

ein Mitglied einer weiteren Familie vom Wohnpark zu Besuch war – zum Zeitpunkt des Nachfragens bezüglich der Bereitschaft zu einem Interview wurde niemand dieses Haushaltes angetroffen. Diese Person beantwortete auch die Fragen der Autorin.

Die Termine für die elf Interviews (in zehn Gesprächssituationen) – die mit freundlicher Genehmigung der Interviewten aufgenommen werden konnten – fanden Ende Jänner und Anfang Februar 2016 statt. Teilweise waren alle Haushaltsmitglieder bei der Befragung anwesend, in den anderen Fällen zumindest einer davon – dies richtete sich nach der ihnen zur Verfügung stehenden Zeit bzw. dem jeweiligen Interesse gegenüber der Befragung. Für die Interviewsituation bzw. die gestellten Fragen spielte die Anzahl der anwesenden Personen keine Rolle.

Nach den Gesprächen wurden von der Interviewerin jeweils Postskripten verfasst, die der Analyse der Antworten eventuell dienlich sein konnten. In den Frühlingsmonaten 2016 wurden die Transkripte der Interviews abgetippt, um die Gespräche bestmöglich analysieren zu können. Diese Transkripte, die in „normaler“ deutscher Schriftsprache mit einigen Kommentaren verfasst wurden, sind dem Anhang dieser Arbeit nicht beigelegt. Obwohl eine Anonymisierung vorgenommen wurde, könnte aufgrund der geringen Stichprobengröße auf die jeweiligen Interviewpartnerinnen und -partner geschlossen werden, weshalb bewusst auf eine Veröffentlichung der Transkripte verzichtet wurde. Bezugnehmend auf die Anonymisierung wurde jeder der elf Familien im Zufallsprinzip ein Buchstabe zwischen A und K zugeordnet. Trotzdem kann es aufgrund bestimmter gegebener Antworten möglich sein, auf sie rückzuschließen. Die Autorin versuchte im Folgenden, allzu aussagekräftige Passagen, welche der Identifizierung von bestimmten Familien dienlich sein könnten, nicht wiederzugeben – obwohl dies nicht in allen Fällen möglich war.

Neben den Inhalten aus den elf von der Autorin durchgeführten Interviews standen ihr noch drei weitere Gesprächstranskripte eines Studienkollegen, Patrick Muigg, zur Verfügung, der diese Befragungen mit drei Personen aus dem Wohnpark Tullnerfeld (alle drei stammten zufälligerweise aus den elf besuchten Familien) im Juni 2016 geführt hatte. Dies geschah im Zuge der Lehrveranstaltung „PSE Wie Räume gemacht werden – Fallstudie Tullnerfeld“, die von den beiden Betreuern dieser Masterarbeit im Sommersemester 2016 am Institut für Geographie und Regionalforschung geleitet wurde.

Die Forscherin spricht bei den Befragten – wie oben bereits verwendet – von Familien. Die Bandbreite der in den Haushalten zusammenwohnenden Personen reichte von verheirateten Paaren mit Kindern über unverheiratete Paare mit Kindern bis hin zu kinderlosen Paaren, die teilweise verheiratet, teilweise unverheiratet zusammenlebten. In jedem dieser Fälle wird in dieser Arbeit der Einfachheit halber der Terminus „Familie“ verwendet.

Die Analyse der Gesprächsinhalte erfolgte in Form des thematischen Kodierens (nach FLICK 2011 – In: MATTISSEK et al. 2013: 203ff.; siehe Kap. 1.3.3). Im ersten Schritt, der Einzelfallanalyse, wurde jedes Interview bezüglich seiner Einzelfälle gesichtet. Relevante Inhalte wurden in Form von wörtlichen Zitaten sowie sinngemäß in einer Excel-Tabelle niedergeschrieben. Den Einzelfällen wurde zwecks weiterer Analyse ein grober Themename gegeben, der sich bereits im Zuge der Interviewführung ergeben hat. Es entstanden somit etliche Dateiblätter im

Excel-Dokument, um die Bearbeitung übersichtlicher zu gestalten. Der zweite Schritt markierte die Festlegung von Kategorien zu jedem Einzelfall. Bereits im Zuge der Datenerhebung waren einige dieser Rubriken bei bestimmten thematischen Blöcken augenscheinlich, die es in der Folge noch zu verfeinern galt. Weitere Kategorien ergaben sich nach Durchsicht der ersten paar Interviews. Während des restlichen Analyseprozesses wurde diese Kategorisierung laufend überprüft und – wenn nötig – geringfügig überarbeitet. Im dritten Schritt schließlich erfolgte ein interviewübergreifender Vergleich aller Einzelfälle, bei dem relevante Besonderheiten, aber natürlich auch eklatante Unterschiede in den Meinungen zu bestimmten Themen sichtbar wurden. Auf den folgenden Seiten werden diese nun themenbezogen dargestellt. Es wird darauf verzichtet, jede Familie mitsamt ihren Einstellungen, Beweggründen und Besonderheiten einzeln vorzustellen.

Da naturgemäß jeder Mensch andere Meinungshaltungen besitzt und nicht allen Aspekten bestimmter Thematiken die gleiche Bedeutung zumisst, scheint es nur nachvollziehbar, dass der Forscherin nicht zu jeder Frage gleichermaßen detaillierte Antworten vorlagen. Während beispielsweise in einigen Interviews besonders auf die verbesserungswürdige Verkehrsinfrastruktur hingewiesen wurde, sprachen Familien mit jungen Kindern eher Wünsche in Bezug auf Betreuungs- (Kindergarten) oder Versorgungseinrichtungen (z.B. Apotheke) an. Je nach Lebensphase bzw. Werthaltungen, welche mit der jeweiligen Lebenskonzeption in Verbindung standen, wurden unterschiedliche Themenbereiche in den Fokus gerückt.

4.2 Darstellung der Ergebnisse nach thematischen Blöcken

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit der Ausarbeitung der Interviewergebnisse. Der dafür verwendete Leitfaden ist in verschiedene Themenblöcke gegliedert und befindet sich im Anhang. Diese Themenbereiche dienen auch der Darstellung der Meinungen der einzelnen Bewohnerinnen und Bewohner im Wohnpark. Ein Themenbereich ist teilweise in mehrere Einzelfälle untergliedert.

4.2.1 Statistische Angaben zu den befragten Personen

Bei zehn Interviewterminen konnten Gespräche mit 17 erwachsenen Mitgliedern von elf Familien geführt werden. Diese elf Familien bestanden jeweils aus (teilweise verheirateten) Paaren, wobei sechs Familien Kinder hatten und ein Paar zum Zeitpunkt der Befragung ein Kind erwartete. Die Kinderzahlen rangierten zwischen einem und drei pro Familie. Insgesamt lebten bei den befragten Familien elf Kinder in allen Altersklassen – von einigen Monaten bis kurz vorm Erwachsenenalter. Der Großteil der Kinder war jedoch sehr jung – unter fünf Jahren. Bei den Erwachsenen war die Altersgruppe zwischen 30 und 34 Jahren am stärksten vertreten, dicht gefolgt von jener zwischen 35 und 39 Jahren. Eine Person war jünger als 30 Jahre und insgesamt vier der Personen im Erwachsenenalter waren zwischen 40 und 54 Jahren alt.

Bei der Frage nach der höchsten abgeschlossenen Schulbildung bzw. dem Beruf, stellte der Anteil jener mit Hochschulausbildung den bei Weitem größten Teil dar. 17 der 22 Erwachsenen

absolvierten eine über die Matura hinausgehende Ausbildung. Reife- und Diplomprüfung, Mittlere Reife und Lehrabschluss waren bei den restlichen Personen gegeben. Das Bildungsniveau stellte sich somit als qualitativ hochwertig dar.

Die Familien wohnten zum Zeitpunkt der Interviews bereits unterschiedlich lange in Pixendorf. Am längsten bewohnten jene Personen ihren neuen Haushalt, die im Juni 2013 eingezogen waren. 2014 und vor allem 2015 kamen einige weitere dazu. Es konnte auch ein Gespräch mit einer Familie geführt werden, die erst Anfang 2016 in das neu errichtete Haus eingezogen und somit zum Zeitpunkt der Befragung erst wenige Wochen dort wohnhaft war – jene Familie, die sich auf den Kontaktversuch der Autorin per E-Mail gemeldet hatte.

Die befragten Personen in der Siedlung waren – zusammenfassend gesagt – einer jüngeren, gut gebildeten Generation zuzuordnen. Bezüglich der Familienzusammensetzung war eine Tendenz zur Jungfamilie erkennbar.

4.2.2 Letzte Wohnstation(en) vor dem Wohnpark Tullnerfeld

Der erste Fragenblock setzte sich mit den letzten Wohnstationen der Befragten auseinander – besonders der letzte Wohnstandort stand hier im Mittelpunkt des Interesses. Es ging vor allem darum, herauszufinden, inwieweit die nunmehr im ländlichen Raum angesiedelte Bevölkerung zuletzt in urban geprägten Gebieten gelebt hatte.

Alle der befragten Paare hatten bei ihrer letzten Wohnsituation bereits – zumindest für eine kürzere Zeitspanne – gemeinsam gewohnt. Von den elf befragten Familien waren acht zuvor in der Bundeshauptstadt Wien wohnhaft. Werden auch weitere vorige Wohnstationen berücksichtigt – wenn vorhanden – hatten (bis auf eine Familie) alle Personen zumindest für einige Jahre ihren Wohnsitz in Wien. Zwei Familien lebten vor dem Zuzug nach Pixendorf in Kleinstädten in Niederösterreich und eine in einer Gemeinde im Bezirk Tulln. (Eher) ländlich geprägte letzte Wohnstationen waren somit sehr stark in der Unterzahl, während städtische stark dominierten. Betrachtet man jedoch die Orte, an denen die 22 Erwachsenen aufgewachsen waren, nahm der ländliche Raum eine bedeutendere Rolle ein, da neun Personen in dörflichen Strukturen groß geworden waren. Die Hälfte der befragten Erwachsenen wuchs in urbanen Räumen auf (wobei Kleinstädte hier stark vertreten sind). Vier davon verbrachten bereits ihre Kindheit (und die weiteren Jahre bis zum Umzug ins Tullnerfeld) in der Bundeshauptstadt. Zu zwei Erwachsenen liegen keine Informationen vor. Die Herkunftsregionen befinden sich in verschiedenen österreichischen Bundesländern, aber auch im europäischen Ausland (hauptsächlich Deutschland). Im Zuge der Ausbildung – vor allem Universität – bzw. danach, aufgrund der Arbeitsmarktsituation, zog es die meisten der nicht in Wien aufgewachsenen Personen in die Bundeshauptstadt.

Befragt zur Wohnform der letzten Wohnstation gaben zehn der elf Familien an, in einer Wohnung gewohnt zu haben. In einem Fall wurde ein Haus bewohnt. Bei neun der Haushalte handelte es sich um ein Mietverhältnis – bei den restlichen zwei war dies ein Eigentumsverhältnis.

In den meisten Fällen bewegten sich die zur Verfügung stehenden Wohnflächen um etwa 50 oder 80 Quadratmeter.

Es kann zusammengefasst werden, dass alle Familien zumindest für kurze Zeit eine urbane Prägung (vor allem in der Millionenstadt Wien) erfahren hatten. Bezüglich der Prägung im Kindes- und Jugendalter spielte der ländliche Raum eine beinahe ebenso bedeutende Rolle wie städtische Gebiete. Des Weiteren lebte die bzw. der durchschnittliche Zugezogene vor ihrem bzw. seinem Zuzug in den Wohnpark in einer Mietwohnung.

4.2.3 Gründe für den Zuzug in den Wohnpark Tullnerfeld

Der zweite Block des Leitfadens beschäftigte sich mit den Hauptbeweggründen, sich im Tullnerfeld – im Speziellen Pixendorf – angesiedelt zu haben. Es soll hier gleich zu Anfang herausgestrichen werden, dass – bis auf eine Ausnahme – alle der befragten Familien die Nähe zum Bahnhof Tullnerfeld und damit die schnelle Erreichbarkeit von Wien als äußerst bedeutenden – wenn nicht sogar entscheidenden – Grund für den Zuzug in den Wohnpark Tullnerfeld genannt hatten. FAMILIE A (2016a; 2016b) stach aus der Masse der Interviewten heraus, da beide Personen in Pixendorf aufgewachsen und sozial verwurzelt waren. Für sie stand dadurch immer fest, in dieser Ortschaft ein Eigenheim zu errichten, wie sie betonten: *„Unabhängig vom Regionalbahnhof, der hier entstanden ist, oder der Siedlung. Also, wir hätten sowieso hier gebaut.“* (FAMILIE A: 2016b)

Weitere wichtige Gründe für den Zuzug in den Wohnpark (neben der Nähe zum Bahnhof Tullnerfeld), die im Folgenden genau beschrieben sind, waren:

- Aufwachsen im ländlichen Raum
- Wunsch nach Eigentumsverhältnissen
- Wunsch nach dem Leben am Land
- Platznot am vorherigen Wohnstandort
- Entstehen einer neuen Siedlung
- Geeigneter Zeitpunkt für einen Wohnstandortwechsel
- Nähe zur Verwandtschaft

Neben der FAMILIE A hatte auch bei zwei anderen Familien das **Aufwachsen im ländlichen Raum** einen wichtigen Grund dargestellt, sich nun in einem eher rural geprägten Gebiet niederzulassen, wie sie explizit erwähnten:

- *„Und da habe ich mir gedacht: Na, Wien, das ist es jetzt... Aber wahrscheinlich, wenn man am Land aufgewachsen ist, irgendwann kommt man wieder zurück.“* (FAMILIE B: 2016)
- *„Mich hat Pixendorf total an mein Heimatdorf erinnert und es hat extrem gut hineingespielt. Es gefällt mir voll gut. Es ist so, wie ich groß geworden bin.“* (FAMILIE C: 2016a)
„Ich habe das sehr genossen. Diese Freiheit, in den Wald zu gehen und ein Waldlager aufzubauen und da dachte ich mir, das gefällt meinen Kindern vielleicht auch mehr, als in der Stadt groß zu werden.“ (ebd.: 2016b)

Wie eingangs erwähnt, stellte die geringe Distanz zwischen der neu aufgeschlossenen Siedlung in Pixendorf sowie dem neu errichteten **Bahnhof Tullnerfeld** und der damit einhergehenden schnellen Erreichbarkeit der Bundeshauptstadt für zehn der Familien einen der Hauptbeweggründe für die Ansiedelung dar. Beispielhaft seien ein paar Wortmeldungen dahingehend angeführt:

- „Weil bei uns die Prämisse war, dass wir, ob jetzt mit der S-Bahn oder mit der normalen Bahn oder mit dem Auto, wir wollen ungefähr eine halbe Stunde nach Wien hineinfahren.“ (FAMILIE C: 2016a)
- „Und wir haben dann gesagt, wir wollen beide schnell in Wien sein [...] und damit war klar, dass es nicht Gablitz wird, nicht Riederberg wird, dass es nicht Sieghartskirchen wird, dass es nicht Michelhausen wird [...].“ (FAMILIE E: 2016)
- „Weil wir wollten auch etwas haben, wo die Bahn in der Nähe ist. [...] Wir wollen jetzt nicht jeden Tag mit dem Auto hin und her pendeln. Wir wollen schon eine Bahnstation in der Nähe haben. Und das ist nicht so leicht, weil meistens sind die Gegenden um eine Bahnstation herum schon komplett verbaut.“ (FAMILIE I: 2016)
- „Das war schon der Hauptgrund, dass wir hierher gezogen sind. Dass jetzt der Zug hier fährt und man in einer Viertelstunde in Wien drin ist.“ (FAMILIE J: 2016b) „Also, ich bin keine Autofahrerin, ich habe keinen Führerschein und der [Anm.: Standort] war einfach perfekt für mich.“ (ebd.: 2016a)
- „[...] für mich war das [Anm.: die Zugverbindung] ausschlaggebend. Weil ich habe gesagt – ich bin Krankenschwester – nach dem Nachtdienst will ich nicht mit dem Auto fahren.“ (FAMILIE F: 2016) „Vor allem, du fährst mit dem Rad hinüber [Anm.: zum Bahnhof], brauchst kein Auto. Das ist super!“ (ebd.)
- „Wichtig war uns, dass wir keine zwei Autos brauchen für die Arbeit.“ (FAMILIE D: 2016)
- „Da war uns die Nähe zum Bahnhof recht wichtig, weil ich mit dem Rad fahre, in der Früh und am Abend.“ (FAMILIE G: 2016)

Der Bahnhof Tullnerfeld stellte sich somit als enorm wichtig für die Zugezogenen heraus, um den Arbeitsplatz, der sich in den meisten Fällen in Wien befand (siehe Kap. 4.2.5), schnell erreichen zu können. Durch die Aussagen der Familien wird weiters deutlich, dass die geringe Distanz zum Bahnhof eine genauso große Bedeutung einnahm wie die kurze Fahrzeit nach Wien selbst, denn einerseits wollten einige für den Weg zum Bahnhof keinen PKW verwenden, andere konnten dies nicht, weil sie beispielsweise keinen Führerschein besaßen (jedoch erwähnte dieses Mitglied der FAMILIE J, dass es gerade dabei war, diesen zu machen – vgl. FAMILIE J: 2016a).

Im fast gleichen Atemzug mit dem Vorteil des Standorts durch den Bahnhof wurde von drei Familien betont, dass das Dorf Pixendorf selbst keinen Ausschlag zur Ansiedelung gegeben hatte. Lediglich die Nähe zum Bahnhof machte es besonders attraktiv. FAMILIE H (2016) beispielsweise meinte dazu: „Uns war wichtig, dass wir einfach eine gute Anbindung an Wien haben. Ob das jetzt in Pixendorf ist oder ob das in Tulln vielleicht wäre, das wäre dann egal gewesen.“ Auch FAMILIE C (2016a) schlug in diese Kerbe: „Und wenn der Bahnhof jetzt – sagen wir einmal – zehn Minuten von hier weg gewesen wäre, wäre es ein ganz anderes Dorf gewesen.“ Dies verdeutlicht die Wichtigkeit der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur in Form des Bahnhofs sowie die Austauschbarkeit von einem Ort wie Pixendorf.

Unabhängig vom Beweggrund der schnellen öffentlichen Anbindung an Wien, erwähnten neun der elf Familien ihren Wunsch nach **Eigentumsverhältnissen**. Auch bei den anderen beiden Paaren war im Gespräch zu erkennen, dass dies angestrebt wurde, auch wenn es nicht explizit Erwähnung fand. Am häufigsten wurde die Absicht zum „Haus haben“ bekundet (was auch teilweise an den jeweiligen Wohnerfahrungen im Kindesalter lag). Dies schließt die beiden Möglichkeiten des Baus eines Eigenheims sowie des Erwerbs eines bestehenden Objekts (für drei der elf Familien wäre dies eine Option gewesen) ein. Auch Eigentumswohnungen (fünf Familien interessierten sich für den Kauf einer Wohnung – vier davon innerhalb von Wien) bzw. Reihenhäuser (eine Familie zog diese Alternative in Betracht) waren Alternativen für die Befragten. Jedoch stellte sich in allen Fällen jeweils der Neubau eines Hauses schlussendlich als die bessere Lösung dar.

- *„Weil sich einfach die Gelegenheit gegeben hat, dass wir uns da etwas Eigenes anschaffen.“* (FAMILIE B: 2016)
- *„[...] weil meine Mutter ein eigenes Haus hat und ich im Haus aufgewachsen bin, war das immer ein Thema, selber einmal ein Haus zu haben. Und Eigentum. Miete war eher nicht so das, was ich auf Dauer haben wollte.“* (FAMILIE F: 2016)
- *„Also, für uns war von Vornherein klar, dass wir irgendwann ein Haus haben.“* (FAMILIE C: 2016a)
- *„Also, ich bin in einem Haus aufgewachsen und ich wollte das immer gerne haben.“* (FAMILIE E: 2016)
- *„Wir haben beide immer den Wunsch gehabt, ein Haus zu haben und haben lange gesucht.“* (FAMILIE I: 2016)
- *„Genau, das haben wir gewusst. Wir wollen eigentlich selbst bauen.“* (FAMILIE G: 2016)
- *„50 Quadratmeter waren dann auch irgendwie zu klein. Und Eigentumswohnung... ja, aber in Wien, was überlegst du dir für Weiteres? Da war der Schritt zum Hausbau doch irgendwie praktischer.“* (FAMILIE K: 2016)

FAMILIE D (2016) beispielsweise meinte dazu, dass grundsätzlich überlegt wurde, eine Wohnung innerhalb von Wien zu kaufen, ein Haus außerhalb von Wien zu bauen oder außerhalb der Stadtgrenze ein bereits bestehendes Objekt zu erwerben. Zunächst wurde der Kauf eines Objekts angestrebt: *„Wir nehmen etwas Älteres und versuchen es herzurichten. [...] Ist schon alles fertig, man muss nur renovieren. Nur unter Anführungszeichen. Aber es war schon ein Kostenfaktor [...]“* (ebd.) Bezüglich Eigentumswohnungen wurde erwähnt: *„Und in Wien die Wohnungen wären eigentlich im gleichen Preissegment gewesen wie ein bisschen außerhalb ein Haus.“* (ebd.) Ein weiterer Nachteil eines Objekts in Wien wurde prompt nachgelegt: *„Ja, dann hast du erst wieder keinen Garten. Also, da hast du zwar das ausgegeben, wo du sagen kannst, da hättest du ein Haus. Der Immobilienwert wird in Wien zwar nicht sinken, aber was habe ich davon, wenn ich in einen Park gehen muss, wo ich mit 300 anderen Leuten bei heißem Wetter sitze?“* (ebd.). In der Folge wurde schließlich die Gelegenheit zum Hausbau im Wohnpark Tullnerfeld genutzt. Auch FAMILIE G (2016) erwog zunächst den Kauf einer Eigentumswohnung in Wien, jedoch scheiterte diese Idee daran, dass die angebotenen Objekte *„nicht leistungsfähig“* (ebd.) waren. Des Weiteren zeigte FAMILIE B (2016), dass es hier nicht nur auf die Finanzierung, sondern auch auf die Geeignetheit eines bestehenden Objekts ankam, da

wegen einer körperlichen Beeinträchtigung ein Bungalow gewünscht war: *„Wir haben ein bisschen geschaut bei bestehenden Häusern und da wäre es auch schwierig gewesen, das Richtige zu finden.“* (ebd.)

Ein weiterer Grund, der für das Tullnerfeld sprach und oftmals genannt wurde, beinhaltete Aspekte, die mit einem idealtypischen **Landleben** in Verbindung gebracht werden könnten: Ruhe, Gemeinschaft, Naturnähe und dergleichen als Gegenteil vom hektischen und anonymen Wien. Die folgenden Meinungen der Familien zeigen, wie vielfältig die Wünsche hinsichtlich eines ländlichen Wohnstandorts gesehen wurden und dass dies einen bedeutenden Stellenwert in der Standortsuche eingenommen hatte. Neun Familien nannten explizit Aspekte, die dieser Kategorie zugeordnet werden können. Einige Wortmeldungen beinhalteten auch das Vorhaben der Familien, ihre (zukünftigen) Kinder nicht in der Stadt aufwachsen zu lassen und ihnen eine Kindheit am Land zu ermöglichen.

- *„Die Fortgeh-Zeiten sind schon passé und wir haben dann gemerkt, eigentlich will er auch etwas Ruhigeres haben. Stadtleben habe ich schon ausgelebt. Deswegen haben wir uns etwas gesucht: rund um Wien, gut erreichbar, am Land. Und was mir in Wien auch abgegangen ist, ist so ein bisschen das Gemeinsame. Weil in einem Dorf kennt man sich ja doch ein bisschen.“* (FAMILIE F: 2016)
- *„Ja, es ist festgestanden, dass wir unbedingt weg wollen aus Wien [...]“* (FAMILIE H: 2016)
- *„Es ist auch dann zu viel geworden. Diese Reizüberflutung [Anm.: in Wien].“* (FAMILIE K: 2016)
- *„Wir genießen einfach die Ruhe hier. Dass man hier abschalten kann. In Wien ist es ja doch immer hektisch. Aber man muss der Typ dafür sein.“* (FAMILIE I: 2016) *„In Wien bist du immer anonym und verschwindest in einer grauen Masse. Das ist hier ganz anders. Also, hier kennt ja auch jeder jeden.“* (ebd.) *„Aber wir wollten immer – weil wir beide in der Stadt aufgewachsen sind – ein bisschen so etwas mit Garten und Grünfläche haben. Und in Wien gibt es das natürlich schon auch alles, aber wir wollten [...] nicht nur so ein Reihenhaus haben. Wir wollten etwas haben, wo ich hinausgehen kann, wo Wald ist, wo Wiese ist.“* (ebd.)
- *„Und [...] [Anm.: Kind] war auch der Grund, warum wir hergezogen sind.“* (FAMILIE J: 2016a) *„[...] für mich hat das sehr viele Vorteile, was [...] [Anm.: Kind] betrifft. Da sind mehrere Kinder im ähnlichen Alter, das ist irgendwie netter.“* (ebd.: 2016b) *„Also, ich finde es ja auch ganz schön, dass es da so ruhig ist. Das war ja auch mit ein Grund: zum Runterkommen, zum Ausspannen, zum erholsamen-Schlaf-kriegen. Weil das hat man in der Stadt nicht so.“* (ebd.: 2016a)
- *„Also, wo wir nicht hingezogen wären, [...] wenn man im Prinzip keinen mehr kennt. So Stadtcharakter.“* (FAMILIE C: 2016a) *„Wir wollten für die Kinder, dass sie Nachbarn kennen. Dass sie in einer Gemeinschaft aufwachsen. Und so ist es ja jetzt in Pixendorf.“* (ebd.)
- *„Da gehst du hinaus und gehst weg und fertig. Und du hast schon einen Spaziergang aus der Haustür hinaus. Oder Rad fahren oder so. Das ist auch in Wien extrem mühsam.“* (FAMILIE B: 2016)
- *„[...] wenn jetzt die Zugverbindung nicht eingestellt wird, ist das die perfekte Lage. Doch am Land leben und die Stadt genießen können.“* (FAMILIE D: 2016)

- *„Ich könnte nicht in der Stadt wohnen. Wenn man am Land aufgewachsen ist, dann bleibt man tendenziell auch am Land. Also, man lernt das zu schätzen: die Vorzüge des Landes – Natur, Ruhe, das Grüne. Dann nimmt man auch gerne den längeren Arbeitsweg in Kauf.“* (FAMILIE A: 2016b)

Ein weiterer Grund, der für einige Familien eine bedeutende Rolle in der Motivation bezüglich der Suche nach einem neuen Wohnstandort bzw. der Ansiedelung im Wohnpark gespielt hatte, betraf das Thema **Platznot** in der letzten Wohnstation. Vier Familien sprachen die Thematik an, wobei eine davon Nachwuchs erwartete und eine andere bereits ein Kind hatte. Des Weiteren war es für einige der Befragten attraktiv, dass in Pixendorf von Grund auf eine **neue Siedlung** entstand und somit alle der Zuziehenden neu waren. FAMILIE D (2016) vermerkte dazu beispielsweise: *„Und man muss sich nicht in eine bestehende Siedlung einbauen oder [...] man kämpft dann zu zehnt um ein Grundstück.“* Auch FAMILIE K (2016) sah darin entscheidende Vorteile: *„Und dann habe ich mir gedacht, eigentlich wäre es nicht schlecht, wenn alle komplett neu sind. Wo du dich einfach nicht so hineinzwängst in eine Siedlung und du bist der Fremde.“* Ein Mal wurde auch von einer Familie erwähnt, dass der **Zeitpunkt** für einen Wohnstandortwechsel günstig war: *„Und Mietwohnung... Ich meine, wir hätten es noch länger ausgehalten in Wien – keine Frage – aber [...] irgendwann musst du dir sagen, entweder du machst es jetzt... Weil sonst machst du es dann gar nicht mehr.“* (FAMILIE I: 2016) Auch die Nähe zu einem Teil der **Verwandtschaft** der Betroffenen wurde ein Mal als mitausschlaggebender Faktor für die Entscheidung für den Wohnpark erwähnt. Dies erleichtert in gewissen Situationen den Alltag mit den Kindern: *„Es ist schon praktisch, wenn die Großeltern ums Eck sind.“* (FAMILIE G: 2016) Davon profitiert auch FAMILIE A, deren Verwandtschaft im Ort lebt (vgl. FAMILIE A: 2016a).

Unter den Befragten zeigte sich, dass sich die Familien unterschiedlich lange bei der **Entscheidungsfindung** bezüglich der Wahl des neuen Wohnstandorts Zeit ließen. FAMILIE C (2016a) beispielsweise war sehr schnell entschlossen, da sie einerseits unter gewissem Zeitdruck stand – ihre vorige Wohnstation war für den baldigen Familienzuwachs nicht ideal geeignet – und andererseits genau wusste, worauf sie achten muss. Sie kaufte das Grundstück bereits, nachdem sie erst zwei Mal am Standort war. Auch bei FAMILIE J (2016a) fiel die Entscheidung für den Standort Pixendorf äußerst schnell, da sie den Standort mitsamt der Umgebung bereits nach einer Besichtigung als passend empfunden hatten: *„Und darum haben wir da gar nicht lange herumgesucht.“* (ebd.) FAMILIE D (2016) beispielsweise hatte dagegen in seiner Entscheidungsfindung länger gebraucht: *„Und wir waren – ich glaube – ein dreiviertel Jahr vorher schon da [...]. Dann auf der Homepage haben wir geschaut, welche Grundstücke noch frei sind. [...] das, was uns anspricht, ist nicht dabei. Dann lassen wir es.“* (ebd.) Einige Monate später war das Paar jedoch wieder auf das Projekt zurückgekommen und vereinbarte einen Beratungstermin. Hier wurde dann schließlich relativ schnell die Entscheidung für den Kauf getroffen (vgl. ebd.) (siehe unten). Mitglieder der FAMILIEN F und K wiederum kannten sich bereits vor ihrer Nachbarschaft im Wohnpark. Durch diese Bekanntschaft konnte FAMILIE F etwas *„hineinschnuppern“* (FAMILIE F: 2016) und die anfängliche Skepsis dem Standort gegenüber ausräumen, da FAMILIE K länger als sie hier wohnhaft war (vgl. ebd.; FAMILIE K: 2016).

Betreffend der **Lage** der gesuchten Grundstücke hatten vier Familien im Gesprächsverlauf explizit ihre Kriterien für den Suchprozess dargelegt. Für drei Familien war es bedeutend, dass sich die Zufahrt zum Grundstück im Norden befindet, damit der Garten im Süden angelegt werden konnte. FAMILIE C (2016a) berichtete dahingehend: *„Das war das einzige Grundstück, das noch frei war. Dann haben wir gesagt: Ja, der Termin der Geburt rückt näher, das machen wir.“* Auch FAMILIE D (2016) erwähnte, dass im Grunde alle der für sie infrage kommenden Parzellen bereits vergeben waren, sich jedoch schließlich doch noch die Chance ergab und sie schnell den Kauf dieses Bauplatzes abwickelten. FAMILIE F (2016) hatte neben dem Kriterium der Nordeinfahrt noch weitere Wünsche: *„Und es soll schon quadratisch sein. Wir wollten kein Eckgrundstück – also, mittendrin sein. [...] Ja, und dann war nur mehr das eine frei.“* (ebd.) Des Weiteren wurde eine *„brettlebene“* (ebd.) Parzelle gesucht, was jedoch ohnehin auf alle der angebotenen Bauplätze im Wohnpark zutrifft – dennoch sind zwischen der nördlichen und südlichen Begrenzung des Wohnparks einige wenige Meter Höhenunterschied zu verzeichnen. Schloss FAMILIE F noch ein Eckgrundstück aus, suchte FAMILIE H (2016) gezielt danach: *„Also, wir wollten ja ein Eckgrundstück haben und da war aber auch nichts mehr frei. Außer das.“* Weiters führte sie aus: *„Und das war schon reserviert, ja. Angeblich. Dass wir schneller unterschreiben, na?“* (ebd.) Auch von anderen Familien wurde angesprochen, dass einige Grundstücke den Status „reserviert“ aufwiesen. FAMILIE A (2016), die als erste Familie den Wohnpark bezog und im Entscheidungsprozess für die Grundstückswahl etwas eingeschränkt war, da zu diesem Zeitpunkt lediglich wenige Parzellen zum Verkauf standen, war glücklich mit der Lage ihres Grundstücks: *„Wir werden beneidet um diese Position.“* (ebd.) Dies war auf seine Ecklage auf etwas erhöhtem Niveau zurückzuführen (vgl. ebd.). Auch beim Grundstückskauf der FAMILIEN C und I waren bei Weitem noch nicht alle der nunmehrigen Flächen aufgeschlossen (vgl. FAMILIE C: 2016a; FAMILIE I: 2016).

Zusammenfassend lassen sich drei äußerst dominante Faktoren für den Zuzug der Befragten in den Wohnpark Tullnerfeld festhalten. Erstens ist dies der Bahnhof Tullnerfeld in knapper Distanz zum Siedlungsgebiet als Symbol für die Nähe zu Wien, zweitens der Wunsch nach Wohnen im Eigenheim und drittens der Traum vom Leben am Land, die allesamt vom weitaus größten Teil der befragten Familien angegeben wurden.

4.2.4 Alternativen zum Zuzug in den Wohnpark Tullnerfeld

Neben den Beweggründen für die Ansiedelung in Pixendorf wurde im Zuge der Expertinnen- und Experteninterviews auch erfragt, inwieweit es Alternativen zu diesem Wohnstandort gegeben hätte und – wenn vorhanden – wo sich diese befanden. Alle Befragten gaben bestimmte Regionen oder Orte an, an denen sie noch auf der Suche nach geeigneten Grundstücken bzw. Objekten waren. Die Nähe zu Wien stellte für fast alle Befragten (Ausnahme: FAMILIE A) ein entscheidendes Kriterium dar. Jedoch – wie bereits im vorigen Kapitel beschrieben – ist die Ortschaft Pixendorf in gewissem Sinn austauschbar, da sich lediglich die erwähnte FAMILIE A (2016) auch ohne die Existenz des Regional- und Überholbahnhofs hier ein Eigenheim errichtet hätte. Somit kristallisierten sich – bis auf zwei Ausnahmen der restlichen zehn Interviewfamilien – andere suburbane Räume als das Tullnerfeld als alternative Wohnstandorte für die

Befragten heraus. Kategorisiert man diese, war für drei Familien der Westen Wiens die bevorzugte Gegend, für zwei weitere eher das südlich an Wien angrenzende Gebiet (wohingegen drei Familien diese Region von vornherein explizit ausgeschlossen hatten) und eine Familie suchte eher im nördlichen Wiener Umland nach Wohnstandorten. Zwei weitere Familien suchten generell rund um Wien. Bei den beiden Ausnahmen handelte es sich einerseits um FAMILIE B (2016), für welche Tulln infrage gekommen wäre: *„Weil ursprünglich hätten wir ja in Tulln etwas gesucht. Da hat sich aber nichts ergeben und jetzt muss ich sagen: Zurückblickend bin ich froh.“* (ebd.) Andererseits war dies FAMILIE G (2016), die sich (nach dem anfänglichen Interesse am Süden Wiens) für neue Siedlungsflächen in einem anderen Ort der Marktgemeinde Michelhausen – Rust im Tullnerfeld – interessiert hatte. *„Ja, am Anfang haben wir in Rust ein bisschen geschaut. Weil da hat es das [Anm.: Wohnpark Tullnerfeld] noch nicht gegeben. Und wie wir dann von dem erfahren haben, haben wir da geschaut.“* (ebd.) Den Ausschlag für Pixendorf gab schließlich die unmittelbare Nähe zum Bahnhof, obwohl das Preisniveau hier höher war (vgl. ebd.): *„Genau, das Grundstück [Anm.: in Rust] wäre ein bisschen billiger gewesen, aber nach ein paar Jahren ist diese Ersparnis wieder weg, weil du dann ein zweites Auto brauchst und [...] das schließt sich dann relativ schnell wieder auf.“* (ebd.) Diese Familie war eine von jenen, die mit einem Auto den Alltag bestritt und das Rad für den Weg zum Bahnhof nutzte (vgl. ebd.; siehe Kap. 4.2.5). Einige aussagekräftige Wortmeldungen die Alternativen betreffend lauteten wie folgt:

- *„Also, erstens wollten wir aus dem Wienerwald nicht heraus, zweitens kennen wir beide miteinander den Süden von Wien, dass wir gesagt haben: Da wollen wir nicht hin. Wo die Massen sind.“* (FAMILIE E: 2016) *„Und dann sind wir daher gekommen, Richtung Judenau. [...] Aber das ist eh nichts geworden und dann haben wir diesen Wohnpark entdeckt.“* (ebd.)
- *„Wir haben uns für Sieghartskirchen auch kurz interessiert. [...] Ich weiß auch nicht, warum wir auf das [Anm.: Wohnpark Tullnerfeld] nicht gleich von Anfang an gekommen sind.“* (FAMILIE H: 2016)
- *„Also, wir haben schon Orte gehabt, die uns sehr gut gefallen haben. [...] Das Problem war eher, dass von den Bauprojekten her... dass uns die irgendwie nicht angesprochen haben.“* (FAMILIE I: 2016)
- *„Weil zuerst wollte ich eher südlich, wo meine Eltern sind. Aber das ist von den Grundstückspreisen total ein Wahnsinn. Oder es war nichts wirklich... Projekte, die komplett neu waren. Wir haben uns Grundstücke angeschaut, da hat wieder das nicht gepasst. Dann war wieder der Fluglärm oder Zuglärm oder was weiß ich. Hochwassergefahr. Es war ja überall irgendetwas. Oder Fahngrundstücke. Also, es war immer irgendetwas Schlechtes dabei.“* (FAMILIE K: 2016)

Drei Familien erwähnten in diesem Zusammenhang auch, dass sie die Ortschaft Pixendorf zu Beginn ihrer Suche gar nicht berücksichtigt hatten, da sie z.B. von der Luftlinienentfernung zu weit entfernt von Wien war – im Gegensatz zu den etablierten suburbanen Räumen im Wiener Umland. Erst durch das Aufmerksamwerden auf den Wohnpark durch Makler, Immobilienmessen oder Recherchen in Nachbargemeinden wurde dieses Siedlungsgebiet zur Alternative (vgl. FAMILIE I: 2016; FAMILIE H: 2016; Familie E: 2016).

Bezugnehmend auf das **Aufmerksamwerden** auf den Tullnerfelder Wohnpark wurden von den Befragten unterschiedliche Quellen genannt. Erwähnt wurden oben bereits Immobilienmakler, -messen und Alternativstandorte in Nachbarorten. Des Weiteren wurden die Zugezogenen durch Bekannte, den Neubau der ÖBB-Weststrecke oder Zeitungsinserate auf die Aufschließung der Bauparzellen in Pixendorf aufmerksam gemacht.

Wie bereits im Kap. 4.2.3 angedeutet, spielt der **Kostenfaktor** eine wichtige Rolle in der Entscheidungsfindung für einen neuen Wohnstandort – besonders was bestehende Objekte betrifft. Schließlich kommen nicht nur Kosten für das Objekt selbst auf die potenziellen Käuferinnen und Käufer zu, sondern auch für gegenwärtig oder zukünftig nötige Umbau- bzw. Renovierungsarbeiten: *„Ja, wenn du von vor 20, 25 Jahren das Reihenhaus hast, dann kannst du dir schon vor dem Einzug überlegen, was du renovierst. Bzw. kannst du dir schon ein Budget richten von 50.000, 70.000, 100.000 Euro, was alles zu machen ist bzw. in der nächsten Zeit zu machen ist.“* (FAMILIE E: 2016).

Bezüglich dieser finanziellen Aspekte lässt sich in den Gesprächen mit den elf Familien herauslesen, dass der Wohnpark Tullnerfeld insbesondere durch sein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis punktete. Die Lage des Tullnerfelds außerhalb der jahrzehntelang etablierten suburbanen Gebiete (beispielsweise südlich von Wien) spiegelt sich vor allem in der günstigeren Gestaltung der Grundstückspreise wider – welche jedoch stark im Steigen begriffen sind. FAMILIE A (2016a), die ob ihrer lokalen Herkunft die rasante Preisentwicklung mitbekommen hatte, meinte dazu: *„Naja, es war ja auch im Grunde der Preis, wie wir es gekauft haben, schon hoch. Aber es ist trotzdem kein Vergleich gewesen zu dem, was jetzt ist.“* (ebd.) Des Weiteren vermerkte sie: *„Für uns ist es sicher teurer. Aber wenn wir hören von denen, die südlich von Wien geschaut haben, für die ist das wieder günstig, na?“* (ebd.) Dies bestätigte sich durch zahlreiche Wortmeldungen von Mitgliedern anderer Familien – insgesamt acht Familien sprachen finanzielle Aspekte an:

- *„[...] das ist dann irgendwie preislich – vom Grundstück her – einfach gut gewesen.“* (FAMILIE D: 2016)
- *„Und da war im Vergleich zu – was weiß ich – wo du eine halbe Stunde brauchst [Anm.: um nach Wien zu kommen], der Quadratmeterpreis um einiges günstiger.“* (FAMILIE C: 2016a)
- *„Und dann haben wir geschaut im Wienerwald nach Reihenhäusern. Das ist surreal, was dort an Preisen und an Objekten angeboten wird.“* (FAMILIE E: 2016)
- *„Aber für die Bahnhofsnähe mit der Verbindung sind die Preise, wie es wir gekauft haben... war es ok, na?“* (FAMILIE H: 2016)
- *„Und wir wissen genau, soetwas hätten wir uns in Wien oder am Rand von Wien – Speckgürtel – nie leisten können.“* (FAMILIE I: 2016)

Bezugnehmend auf die zusammenfassende Darstellung der Hauptbeweggründe für den Zuzug in die Gemeinde Michelhausen (siehe Kap. 4.2.3) kann ein vierter Punkt hinzugefügt werden: gutes Preis-Leistungs-Verhältnis im Gegensatz zu den bereits jahrzehntelang etablierten Suburbias in der Wiener Stadtregion. Des Weiteren kann zusammengefasst werden, dass als Alternativstandorte für die Befragten etablierte Suburbias rund um Wien infrage kamen.

4.2.5 Nutzung des Bahnhofs Tullnerfeld

Der zweite größere Fragenblock beschäftigte sich mit der Nutzung des 2012 eröffneten Überhol- und Regionalbahnhofs Tullnerfeld. Von den elf Frauen der Familien nutzte jede den Bahnhof regelmäßig **beruflich**. Eine der Frauen fuhr nach St. Pölten, alle anderen pendelten nach Wien, wobei zwei von ihnen in Mutterschutz bzw. Karenz waren. Bei den Männern der elf Familien pendelten zwei beruflich mit dem Auto (einer davon wegen der einfacheren und schnelleren Erreichbarkeit der Arbeitsstelle mit dem PKW im Gegensatz zur Bahn) und einer nutzte den Bahnhof sehr selten. Die restlichen acht Männer fuhren aus beruflichen Gründen vom Bahnhof Tullnerfeld aus regelmäßig nach Wien. Bei außergewöhnlichen Arbeitszeiten oder dergleichen, wurde jedoch gerne auf das Auto zurückgegriffen, um nicht an Zugzeiten gebunden zu sein, wie ein paar Mal betont wurde: *„Also, mein Mann – kommt darauf an, wenn er spezielle Meetings hat oder so [...] – da nimmt er das Auto. Oder wenn irgendetwas abzuholen ist. Aber sonst pendeln wir beide wirklich fünf Tage die Woche nach Wien. Mit dem Zug. Und es ist auch sehr praktisch.“* (FAMILIE I: 2016)

Befragt nach der Bahnnutzung in der **Freizeit**, sah das Bild etwas differenzierter aus. Bei den Frauen können die Angaben fünf Mal als „oft“ kategorisiert werden, vier Mal als „selten“ und zwei Mal als „gar nicht“. Ähnliches ergab sich bei den Männern: in der Freizeit wurde die Bahnverbindung drei Mal „oft“ genutzt, fünf Mal „selten“ und drei Mal „gar nicht“. Im Alltag – sprich für berufliche Zwecke – spielte der Regionalbahnhof somit eine äußerst bedeutende Rolle, in der Freizeit konnte er für die Zugezogenen (noch) nicht diese Stellung einnehmen. Vor allem Familien mit Kleinkindern erwähnten, dass es sehr mühsam war, mit ihnen die Bahn zu nehmen (vgl. FAMILIE C: 2016a; FAMILIE E: 2016): *„Also, wir haben es probiert. [...] Mit den Zwillingen bin ich öfter gefahren, aber es ist eine Katastrophe mit dem Kinderwagen. Das ist das Problem.“* (FAMILIE C: 2016a) Auch FAMILIE E (2016) betonte: *„Das geht ja nicht. [...] Mit einem kleinen Kind musst du mit dem Auto fahren, weil du einen Kinderwagen hast. Weil du und, und, und hast.“* Auch die fehlende zeitliche Flexibilität bei Bahnnutzung mit Kindern wurde von dieser Familie genannt (vgl. ebd.). Die angesprochenen Familien konnten sich jedoch vorstellen, auch öfter mit dem Zug Unternehmungen zu machen, wenn die Kinder etwas älter waren (vgl. ebd.; FAMILIE C: 2016a), wie dies bereits andere der Befragten angaben (die Kinder der restlichen Familien sind wenige Jahre älter) – jedoch in unterschiedlichem Ausmaß der Nutzung:

- *„Wir fahren manchmal mit den Kindern auch nach Wien. Unternehmungen.“* (FAMILIE G: 2016) *„Oder wenn man in Wien etwas erledigen muss – einkaufen oder so – dann fahren wir auch mit dem Zug hinein.“* (ebd.)
- *„Sporadisch, ja. Christkindlmarkt und solche Sachen. Aber tendenziell fahren wir eher mit dem Auto. [...] Da ist man mit dem Auto flexibler.“* (FAMILIE A: 2016a)
- *„Ja, ich fahre – gerade, wenn du [Anm.: Partner] nicht da bist – [...] da nutze ich den [Anm.: Bahnhof] schon mit [...] [Anm.: Kind]. Da fahren wir – weiß ich nicht – zum Kasperltheater oder soetwas nach Wien. [...] Weil ohne Auto kommt man ja nirgendwo hin. Das ist für mich dann die erste Wahl.“* (FAMILIE J: 2016a)

Andere – kinderlose – Familien, die des Weiteren noch nicht lange im Wohnpark wohnhaft waren, konnten sich vorstellen, in Zukunft in der Freizeit vermehrt die Bahn zu nehmen (beispielsweise für Restaurant- oder Kinobesuche), wie FAMILIE D (2016): *„Es gibt einfach noch zu viel zu tun, wo man sagt: Jetzt müssen wir wieder einmal in ein Bauhaus schauen oder [...] sonst irgendetwas. Da fahren wir dann einfach mit dem Auto.“* (ebd.) Andere Befragte nutzen den Bahnhof jetzt schon oft, wie FAMILIE H (2016), die z.B. für Familienbesuche in Wien vorwiegend die Bahn nahm. Lediglich die Bahnverbindungen am Wochenende waren für sie nicht zufriedenstellend (wie unten beschrieben). Ein weiterer Grund für die seltene Nutzung der Bahn in der Freizeit war, dass aufgrund der oftmaligen Pendelei nach Wien die freie Zeit nicht vorrangig dort verbracht werden wollte, wie FAMILIE B (2016) schilderte: *„Dadurch, dass ich jeden Tag nach Wien fahre... in der Freizeit – muss ich ehrlich sagen – fahre ich eigentlich kaum [Anm.: nach Wien].“* (ebd.) Durch eine Vielzahl der getätigten Angaben dieses Thema betreffend wird offenkundig, dass bei einem Großteil der Stichprobe zukünftig eine oftmaligere Nutzung der neu errichteten Bahninfrastruktur in der Freizeit geplant war.

Um ein genaueres Bild von den Einstellungen der Zugezogenen hinsichtlich der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln – insbesondere der Bahn – zu erhalten, wurde nach der Anzahl der im Haushalt zur Verfügung stehenden **PKWs** gefragt. Fünf Familien besaßen jeweils zwei Autos (wobei eine davon den Alltag mit nur mehr einem bestreiten wollte: *„Wir sind jetzt gerade dabei, die beiden Autos zu verkaufen und auf einen Wagen umzusteigen. [...] Es muss mit einem Auto auch gehen.“* – FAMILIE B: 2016), während die restlichen sechs Familien über je ein Auto verfügten. Bei jenen fünf Familien mit (Klein-)Kindern besaß die Mehrheit zwei Autos (drei davon; eine vierte Familie wollte sich in naher Zukunft ein zweites Auto anschaffen). Die verbleibende FAMILIE G (2016) war mit einem PKW im Haushalt zufrieden: *„Also, wir brauchen nur ein Auto.“* (ebd.) *„Wenn man es sich ein bisschen einteilt und ein bisschen abspricht, dann geht sich das aus.“* (ebd.) *„Manchmal wäre es bequemer, wenn man zwei hätte, aber das steht dann die ganze Zeit am Bahnhof. Oder vorm Haus.“* (ebd.) FAMILIE C (2016a) hingegen – deren Kinder jedoch etwas jünger waren – meinte zur Frage nach zwei Autos: *„Braucht man.“* Auch FAMILIE A (2016a) ist dieser Meinung, als sie meinte, dass man mit Kindern mit zwei Autos aufgrund der gewonnenen Flexibilität optimal bedient wäre, auch wenn es mit einem PKW funktionieren würde. Bei FAMILIE E (2016) ließ sich heraushören, dass die Notwendigkeit für zwei Autos an diesem Standort doch etwas überraschend kam: *„Habe ich unterschätzt. Das brauchst du. Du brauchst trotzdem zwei Autos.“* (ebd.) Die restlichen – (noch) kinderlosen – Familien lassen sich in zwei Lager teilen: jene, mit zwei PKWs (eine Familie) und jene, die ein Auto besitzen (vier Familien). Exemplarische Stellungnahmen seien dazu angeführt:

- *„Eines ist wichtig, ja. Aber zwei? War jetzt nie...“* (FAMILIE F: 2016) Weiters wurde bekundet, dass auch deshalb kein Grundstück etwas weiter weg vom Bahnhof gewählt wurde, weil: *„Du bist immer auf ein zweites Auto angewiesen. Nur für Kurzstrecken.“* (ebd.) Der Weg zum Bahnhof wurde mit dem Rad absolviert (vgl. ebd.).
- FAMILIE H (2016) sagte dazu, so lange wie möglich mit einem Auto auskommen zu wollen: *„Ja, wäre schon angenehm. Wobei wir da jetzt auch einmal schauen. Ein Moped oder irgendetwas. Ein zweites Auto muss es vielleicht nicht sein. [...] Dass wir ein bisschen mobiler sind.“* (ebd.)

Als einhelliger Tenor war zu vernehmen, dass es zwar in Wien gänzlich ohne Auto funktioniert, in dieser ländlich geprägten Region jedoch nicht:

- „*Eines [Anm.: Auto] brauchst du schon am Land. Zum Einkaufen, zur Arbeit fahren.*“ (FAMILIE K: 2016)
- „*Ich bin immer mit den Öffis gefahren und hier geht das gar nicht ohne Auto. Nicht einmal einkaufen.*“ (FAMILIE J: 2016b)

Zur Frage, auf welche Art der **Weg zum Bahnhof** bestritten wurde (PKW – Fahrrad – zu Fuß), gab es unterschiedliche Antworten der elf befragten Familien. Acht der Familien fuhren eher mit dem Auto zum Bahnhof. Diese Kategorie beinhaltet auch zwei Familien, bei denen einzelne Familienmitglieder gelegentlich – wenn das Wetter dementsprechend war – mit dem Fahrrad die Distanz zum Bahnhof bestritten. Eine Familie nannte auch den Bus, der des Öfteren von einem Mitglied genutzt wurde. Diese Gruppe hatte mehrheitlich das Vorhaben bzw. konnte sich vorstellen, in Zukunft vermehrt andere Möglichkeiten nutzen zu wollen, um zum Bahnhof zu gelangen. Ein Mal wurde angegeben, dass der Fußweg eine Option wäre: „*Die Idee wäre schon gewesen, dass ich eigentlich – und ich gehe auch gerne zu Fuß – zu Fuß zum Bahnhof gehe. Nur da müsste die Infrastruktur noch hergerichtet werden.*“ (FAMILIE E: 2016) Wünsche hinsichtlich der Infrastruktur werden im nächsten Unterkapitel behandelt (Kap. 4.2.6). Fünf andere Familien gaben an, zukünftig vermehrt das Rad als Alternative für den Bahnhofsweg anzusehen. Voraussetzungen dafür in Form von passendem Wetter und bzw. oder verbesserter Infrastruktur wurden dabei angegeben, wie folgende Beispiele verdeutlichen:

- „*Sobald es warm wird, nehme ich mir fix vor, dass ich mit dem Fahrrad fahre.*“ (FAMILIE B: 2016)
- „*Wenn der Weg dann ein bisschen besser ist. Vor allem, es ist ein bisschen sehr hilfreich.*“ (FAMILIE I: 2016)

Es gab keine Familie, wo beide Partner angaben, regelmäßig zum Regionalbahnhof zu radeln, während bei drei Familien jeweils ein Familienmitglied das Rad für diesen Weg nahm, wie beispielsweise FAMILIE F (2016): „*Weil ich war das sowieso in Wien schon so gewohnt [Anm.: entweder zu Fuß zur Straßenbahn Richtung U-Bahn zu gelangen oder mit dem Rad direkt zur U-Bahn zu fahren].*“ Es wurden zudem die relativ milden Winter in unseren Breiten angeführt, die auch bei kaltem Wetter eine Radfahrt ermöglichen. Lediglich bei sehr schlechtem Wetter war man auf ein Auto angewiesen. Der Vorteil des Radwegs wurde wie folgt beschrieben (vgl. ebd.): „*Brauchst ja nur fünf Minuten hinüber [Anm.: zum Bahnhof]. Das ist schon super.*“ (ebd.) FAMILIE G (2016) meinte weiters zu dieser Thematik: „*Und wenn jetzt wirklich einmal alle Stricke reißen, kann man zu Fuß auch gehen. Das ist gar kein Problem [Anm.: falls kein Auto oder Fahrrad zur Verfügung wären].*“ Auch Fahrgemeinschaften wurden angesprochen. Hier bestand jedoch das Problem, dass zwar eine große Zahl der Zugezogenen in der Früh mit dem gleichen Zug fuhr, jedoch diese Personen zu unterschiedlichen Uhrzeiten wieder ins Tullnerfeld zurückkehrten (vgl. FAMILIE H: 2016): „*Weil da willst du dann auch flexibel sein. Dann geht man abends vielleicht mit den Kollegen etwas trinken. Oder ist noch länger im Büro. Und da musst du dich schon wieder... Mit wem fahre ich heim? [...] Deswegen fährt eigentlich jeder selbst zum Bahnhof. Das ist natürlich für den Parkplatz ein Wahnsinn.*“ (FAMILIE C: 2016a) Dies war mit ein Grund, warum ein Ausbau des Parkplatzes am Bahnhof notwendig wurde (siehe Kap. 3.3 und Kap. 4.2.6).

Auch die Meinungen zu den **Zugverbindungen** wurden angesprochen. Drei Äußerungen waren eher positiver, vier eher negativer Natur. Als Probleme werden folgende Themenfelder identifiziert:

- letzter Zug fährt zu früh (drei Mal genannt): „Weil der letzte Zug fährt um 22:54 Uhr oder so von Wien weg. [...] Wenn du etwas trinken gehen willst oder so, dann ist das blöd.“ (FAMILIE I: 2016) Hinsichtlich dieser Thematik wurde z.B. auch angesprochen, dass der Besuch von Fußballspielen in Wien (mit später Beginnzeit) mit dem Zug nur von Tulln aus möglich war, da dorthin bis rund um Mitternacht Züge verkehren (vgl. FAMILIE J: 2016a).
- überfüllte Züge zu Stoßzeiten (drei Nennungen): „Aber der Zug ist gerappelt voll. Und da bräuchte man wirklich mehr Züge.“ (FAMILIE I: 2016)
- zu wenig Frequenz untertags (ein Mal erwähnt): „Könnte mehr sein. [...] Spätestens ab 8:00 Uhr weg wird die Luft sehr dünn.“ (FAMILIE E: 2016)
- veränderte Zugzeiten (ein Mal genannt): „Die Zeiten sind jetzt ein bisschen umgestellt worden. Sie sind nicht so optimal.“ (FAMILIE F: 2016)
- REX-Züge zum Westbahnhof nur zu Pendlerzeiten (ein Mal angesprochen): „Am Wochenende ist es blöd.“ (FAMILIE H: 2016)

Während die Nutzung der Bahnverbindung (hauptsächlich nach Wien) für berufliche Zwecke unter den Befragten sehr hoch war, war sie in der Freizeit (noch) nicht auf solch hohem Niveau – jedoch wurde eine häufigere Nutzung in der Zukunft in Aussicht gestellt. Vor allem das Zugfahren mit kleinen Kindern stellte sich als nicht optimal heraus, weshalb die Mehrheit der Familien mit Kindern ihren Alltag mit zwei Autos bestritt. Die Anzahl der Familien mit einem bzw. zwei PKWs im Haushalt hielt sich in etwa die Waage. Der größte Teil der Wege zum Bahnhof wurde mit dem Auto erledigt. Die Bereitschaft, zukünftig vermehrt das Rad dafür zu benutzen, war hoch. Jedoch wurde dies an Bedingungen wie eine verbesserte Infrastruktur geknüpft.

4.2.6 Wünsche und Erwartungen hinsichtlich der Entwicklung der Infrastruktur in Pixendorf und der Region

Ziel dieses Fragenblocks war es, die Erwartungen und Wünsche der zugezogenen Bevölkerung hinsichtlich der örtlichen und regionalen Ausstattung mit Infrastruktur herauszufinden. Einerseits wurde nach sozialer Infrastruktur (wie Apotheken, Ärzte, Betreuungs- und Bildungseinrichtungen oder Freizeiteinrichtungen) gefragt, andererseits war die technische Infrastruktur ein großes Thema. Je nach Lebensphase der betreffenden Familienmitglieder wurden andere Aspekte mehr betont. Die Jungfamilien beispielsweise tendierten dazu, hier den Fokus auf Einrichtungen der Sozialinfrastruktur zu legen.

Folgende Themen fanden diesbezüglich in den Expertinnen- und Experteninterviews Erwähnung und werden unten beschrieben:

- | | |
|-------------------------|------------------------------|
| – Apotheke | – Nahversorgung |
| – Allgemeinmediziner | – Freizeit und Kultur |
| – Kinderbetreuung | – Öffentliche Verkehrsmittel |
| – Bildungseinrichtungen | – Parkplatznot am Bahnhof |

- Straßen durch den Wohnpark
- Informationskultur
- Rad- bzw. Gehweg zum Bahnhof

Die Auswertung dieses Blocks beginnt mit dem Thema **Apotheke**. Vier Familien wünschten sich explizit solch eine Einrichtung in der Siedlung bzw. am Bahnhof. Drei Mal wurde das Gerücht vernommen, dass eine Apotheke am Bahnhof geplant war und in das derzeit in Bau befindliche Gewerbegebäude vor dem Bahnhof einziehen würde: *„Am Bahnhof haben sie das Projekt mit der Apotheke und so. Das wäre dann schon toll.“* (FAMILIE K: 2016)

In Bezug auf Ärzte – im Besonderen **Allgemeinmediziner** – in der nahen Umgebung der Siedlung wurden drei Meldungen getätigt: *„Und Ärzte: z.B. ein allgemeiner Arzt wäre wichtig. Eine junge Siedlung mit Kindern: da wäre vielleicht ein Kinderarzt auch nicht so schlecht.“* (FAMILIE E: 2016) FAMILIE H (2016) gefiel die Idee von einem Ärztezentrum am Bahnhof: *„Ein super Ärztezentrum könnte man da machen.“* (ebd.)

Das Thema **Kinderbetreuung** bzw. -infrastruktur spielte in der Siedlung eine besonders bedeutende Rolle, da sechs der elf befragten Familien Nachwuchs hatten. Ein weiteres Paar erwartete ein Kind, wohingegen die Kinder einer anderen Familie dem Kleinkindalter längst entwachsen waren (Teenager). Seit dem Herbst 2014 wird innerhalb des Bahnhofs Tullnerfeld eine Kindergartengruppe betreut (siehe Kap. 3.3) (vgl. MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN o.J.b). Neben den Spielbereichen für die Kinder in der Bahnhofsröhre existiert ein (nicht öffentlicher) Spielplatz nördlich des Bahnhofs. Bezüglich dieses außergewöhnlichen Standorts für einen Kindergarten gab es Bedenken – welche jedoch ausgeräumt werden konnten (vgl. MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN 2015a: 1f.). Medial wurden diese vielfältig verbreitet, wodurch der Bahnhofskindergarten breitere Aufmerksamkeit erlangte. Von den zehn Familien mit Kleinkindern bzw. noch keinen Kindern wurden unterschiedlichste Aussagen getätigt. Die Kategorisierung der Äußerungen kann wie folgt durchgeführt werden: drei Mal positiv, fünf Mal neutral, zwei Mal negativ. Das Konzept selbst – Kinder direkt am Weg zur Arbeit abgeben und am Heimweg abholen, sodass kein zusätzlicher Weg zurückzulegen ist – kam bei den Befragten sehr gut an: sieben Mal wurde dies explizit geäußert. Der Begriff „praktisch“ fiel in diesem Zusammenhang bei fünf Familien. Faktoren, die für den Kindergarten bei der Bewertung negativ ins Gewicht fielen, waren das Freigelände und das fehlende Tageslicht im Inneren des Kindergartens (je fünf Mal erwähnt).

- *„Das einzige, was mir im Moment nicht gefällt, ist, dass es im Bahnhof selbst ist. Jetzt nicht, weil ich vor der Strahlung Angst habe [...], sondern weil sie kein Tageslicht haben. Aber es hat geheißen, es wird draußen gebaut und dann finde ich das absolut OK.“* (FAMILIE C: 2016a)
- *„Wichtig beim Kindergarten ist, dass das jetzt nur ein Provisorium ist in der Röhre drin. Da will keine Familie ein Kind drin haben. In einer Röhre. Keine.“* (FAMILIE E: 2016)
- *„Ja, das mit dem Garten ist ein bisschen ein Kompromiss, dass man über den Parkplatz gehen muss.“* (FAMILIE G: 2016)

Trotz dieser Nachteile wurde von zwei Familien bekundet, dass es weitaus schlechter ausgestattete bzw. konzipierte Kindergärten gebe (eine Familie sprach aus Erfahrung): *„Also, da gibt es wirklich schlimmere, ärgere Kindergärten. Irgendwo in der Stadt oder so, die auch keine*

Fenster haben. Also, ich finde den schon ganz nett gemacht. Ich kenne auch viele, die dort sind und zufrieden sind. Und es hängt ja eigentlich von der Betreuung ab.“ (FAMILIE A: 2016a) Den letztgenannten Aspekt betonten drei weitere der befragten Paare. Ein Kind einer der interviewten Familien besuchte den besagten Kindergarten. Negatives war von dieser Familie nicht zu vernehmen: *„Der hat eine irrsinnig freundliche Atmosphäre der Kindergarten. Er ist total hell, wirklich sehr hell. Ein irrsinnig großer Raum für sechs Kinder. Das ist eigentlich ein Luxus.“* (FAMILIE J: 2016a) *„[...] [Anm.: Kind] fühlt sich sehr wohl, ja.“* (ebd.) Die anderen Kinder im Kindergartenalter der befragten Familien besuchten den Landeskindergarten in Michelhausen, da zu deren Eintritt jener am Bahnhof noch nicht eröffnet war. Alle Kinder, die im Wohnpark Tullnerfeld wohnen und ins Kindergartenalter gelangen, kommen seither automatisch in den Kindergarten am Bahnhof (vgl. FAMILIE A: 2016a; FAMILIE C: 2016a).

Neben der optimalen Gestaltung des Pendlerkindergartens im derzeit errichteten Betriebsgebäude vor dem Bahnhof wünschten sich vier Familien Betreuungsmöglichkeiten in der Region für Kinder ab einem bzw. ein-einhalb Jahren, wie beispielsweise eine Kinderkrippe. FAMILIE I (2016) würde dies beispielsweise ob dem baldigen Familienzuwachs sehr begrüßen: *„Bei mir ist es arbeitstechnisch so, dass ich nicht so lange daheim bleiben kann und deshalb bräuchte ich eine Betreuungsstätte, die die Kinder schon früher nimmt.“* (ebd.) Drei weitere Familien waren der gleichen Meinung. Zusätzlich wurde eine Kinderbetreuung – eventuell in Form von sogenannten Tagesmüttern, Horten oder Spiel-Gruppen – für gewisse Zeiten gewünscht, wenn beispielsweise Handwerkerinnen und Handwerker im Haus sind oder Behördengänge anstehen (vgl. FAMILIE E: 2016). *„Da würde ich dann auf jeden Fall der Gemeinde empfehlen, irgendetwas anzudenken.“* (ebd.) Die Nachfrage dafür werde durch den Zuzug von Jungfamilien in den Wohnpark sicherlich steigen (vgl. ebd.).

Weiters wurden Wünsche hinsichtlich der Infrastruktur für Kinder – sprich Spielplätze – erwähnt. Bei steigender Auslastung wäre für vier Familien eine Vergrößerung bzw. Neuerrichtung des Pixendorfer Spielplatzes (siehe Abb. im Anhang) an anderer Stelle (z.B. auf der Freihaltfläche im Süden der Siedlung) eine gute Option. (vgl. FAMILIE A: 2016a; FAMILIE G: 2016; FAMILIE I: 2016; FAMILIE J: 2016a)

Das Thema **Bildungseinrichtungen** wurde von zwei Familien angesprochen. Mit dem enormen Bildungsangebot in Tulln bzw. Wien zeigte man sich zufrieden. Direkt am Standort wurde es ausdrücklich nicht gewünscht (vgl. FAMILIE E: 2016; FAMILIE H: 2016).

Die **Nahversorgung** betreffend bekundete ein Großteil der befragten „neuen“ Pixendorferinnen und Pixendorfer seine Wünsche nach einer kleinen Versorgungseinrichtung für den täglichen Bedarf (acht der elf Familien). Auch in diesem Zusammenhang erwähnten manche Familien das Vernehmen von Gerüchten über die geplante Errichtung von einem kleinen Geschäft direkt in der Siedlung (ein Mal genannt) bzw. am Bahnhof (zwei-malige Nennung), wobei der Wunsch nach solch einer Einrichtung in der Siedlung größer war als am Standort des Bahnhofs (vier bzw. zwei Mal gewünscht). Exemplarische Äußerungen seien angeführt:

- *„Gerüchteweise habe ich gehört, dass da, wo man hinunterfährt – wo der große Platz ist bei den Reihenhäusern [Anm.: Vorhaltefläche im Süden der Siedlung] – vielleicht*

etwas hinkommt. [...] Das wäre eine gute Idee, weil das wäre relativ zentral für alle, die da wohnen.“ (FAMILIE B: 2016)

- *„Was noch wichtig ist, vorne [Anm.: Vorhaltefläche im Süden der Siedlung] z.B. irgend-ein Nahversorger.“* (FAMILIE E: 2016)
- *„Ja, spannend wird es dann, wenn am Bahnhof etwas [Anm.: Geschäft für die Nahversorgung] ist.“* (FAMILIE D: 2016)
- *„Aber das Wichtigste ist ein kleiner Nahversorger. Wäre super, weil wenn du wirklich etwas vergessen hast, dass du noch schnell etwas holen könntest.“* (FAMILIE I: 2016)

Zwei Familien meinten jedoch auch, dass die Eröffnung eines Nahversorgers nicht unbedingt vonnöten wäre: *„Einkaufsmöglichkeiten haben wir jetzt eigentlich.“* (FAMILIE G: 2016) *„Ja, das Notwendigste kriegt man ein bisschen am Bauernhof.“* (ebd.) Angesprochen wurden hier im Speziellen zwei Bauernfamilien aus dem Ort, die ihre landwirtschaftlichen Produkte, wie Erdäpfel, Eier, Säfte, Wein und dergleichen, per Ab-Hof-Verkauf anbieten. Diese bäuerliche Nahversorgung war bereits einem großen Teil der Befragten bekannt und wurde auch gerne genutzt. Der Ausbau dieser Services wurde von zwei Familien als Wunsch für die Zukunft erwähnt. *„Was wir uns erwarten, [...] dass es noch mehr wird, dass man vom Bauern direkt dann auch Lebensmittel kriegt.“* (FAMILIE J: 2016a). Zwei Mal wurden die Öffnungszeiten des Bäckers am Bahnhof Tullnerfeld bemängelt. Wenn am Heimweg noch schnell Gebäck gebraucht wurde, hatte diese Bäckereifiliale bereits geschlossen (vgl. FAMILIE I: 2016) und auch am Sonntag hatte sie nicht offen (vgl. FAMILIE H: 2016). Dies wurde in der Zwischenzeit geändert (siehe Kap. 3.3) (vgl. FELBER o.J.). Eine Familie jedoch bekundete zunächst den Wunsch nach einem kleinen Lebensmittelgeschäft, überdachte die Äußerung im Gesprächsverlauf jedoch wieder. Es würde sie auch nicht stören, wenn die Situation im Dorf so bliebe, da man auf jeden Fall des Öfteren nach Tulln fahren musste, um bestimmte Sachen zu besorgen. Damit würde die ländliche Struktur im Dorf erhalten bleiben (vgl. FAMILIE C: 2016a).

Befragt nach den Themen **Freizeit und Kultur** wurden die unterschiedlichsten Aussagen von den Befragten getätigt. Sowohl Bekundungen der Zufriedenheit mit dem Angebot bzw. des Willens des sich-näher-beschäftigens mit der Thematik als auch vereinzelt Anregungen dahingehend wurden getätigt. Die am häufigsten vorkommende Meinung kann der Kategorie „zufrieden mit dem Freizeit- und Kulturangebot – die Region bietet einiges“ zugerechnet werden. In welchem Ausmaß dieses Angebot auch genutzt wurde, erschloss sich nicht aus den Meinungen. Die Zufriedenheit wurde auf unterschiedliche Aspekte der Freizeit- und Kulturmöglichkeiten in der Region bezogen, vor allem sportliche Aktivitäten wurden erwähnt:

- *„Es kommt darauf an, welche Hobbies man ausüben möchte. Also, sportlich: Laufen. Man kann hier gleich losstarten. Man kann sich am Feldweg abseits der Straßen bewegen. Das finde ich sehr angenehm und man hat auch den Berg [Anm.: Hügel hinter dem Dorf]. [...] Es gibt in Michelhausen eine Union – so einen Sportverein, wo man sich zu diversen Aktivitäten wie Tennis, Turnen, Fußball anmelden kann. Auch Fitness. Das Weitere wäre dann in Tulln möglich. Aber ja, möglicherweise hat man nicht so die großen Möglichkeiten wie in Wien, aber alles, was ich brauche, das habe ich hier draußen.“* (FAMILIE A: 2016b)
- FAMILIE F fand vor allem für die Ausstattung der Region mit einigen Radwegen lobende Worte (vgl. FAMILIE F: 2016).

- *„Das Freizeitangebot haben sie [Anm.: Verantwortliche des Wohnparks Tullnerfeld] auf der Wohnpark Tullnerfeld-... [Anm.: Internetseite] [...] Ich meine, man muss doch ein bisschen für die Zukunft denken, wenn du Kinder hast. [...] Dass nicht alles in Wien ist. Oder Tulln bietet auch viel.“* (FAMILIE K: 2016)
- *„Naja, ich habe jetzt einmal ein bisschen geschaut, was es gibt. Es gibt in Michelhausen ja einiges.“* (FAMILIE B: 2016)

Beim letzten Zitat waren nicht nur die Sportvereine gemeint, sondern auch der Musik- und Theaterverein. Dennoch lässt sich aus den Antworten der Befragten herauslesen, dass die Möglichkeiten zur individuellen Bewegung in diesem ländlichen Raum (z.B. Spaziergehen, Laufen, Rad fahren) einen hohen Stellenwert einnahmen. Zwei Familien waren aus konträren Gründen mit dem Freizeit- und Kulturangebot an diesem Standort zufrieden, da sie die Ruhe schätzten. *„Ich bin ja auch froh, dass wir da nicht unbedingt alles haben, was man in Wien hat. Weil dann kann ich ja gleich in Wien bleiben.“* (FAMILIE I: 2016) Es wurde ergänzt, dass weiterhin das Freizeitangebot von Wien genutzt wurde, wenn z.B. ein Kinoabend oder andere Unternehmungen am Programm standen (vgl. ebd.), weil *„es auch einfach so nahe ist“* (ebd.). Auch eine andere Familie empfand die Ruhe im Wohnpark Tullnerfeld als sehr angenehm und erwähnte die Nähe zu Tulln und Wien, wo man kulturelle Angebote nutzen konnte. Für ihren Nachwuchs war es jedoch besonders von Vorteil, dass in der Region Möglichkeiten zur musikalischen Ausbildung vorhanden waren, da das Erlernen eines Instruments angestrebt wurde (vgl. FAMILIE J: 2016a). Eine weitere Familie erwähnte, dass sie momentan das lokale (Vereins-)Angebot nicht in Anspruch nahm. Jedoch *„nicht, weil wir uns nicht integriert haben, sondern weil wir einfach sehr junge Kinder haben [...] Das ist gerade einfach so, da steht eher dieses Familienleben im Vordergrund.“* (FAMILIE C: 2016b) Die Freizeit verbrachten sie vorwiegend mit Rad fahren, Spaziergehen oder im eigenen Garten (vgl. ebd.). All dies zeigt, dass sich ein großer Teil der Neuzugezogenen bereits näher mit dieser Thematik befasst hatte.

Einige Familien waren auch daran interessiert, von der Autorin Näheres zum Vereinsleben und dergleichen in der Umgebung zu erfahren. Drei Mal wurde explizit angesprochen, in Zukunft einige bestimmte Angebote (vor allem sportliche Aktivitäten betreffend) ausprobieren zu wollen, wie beispielsweise: *„Tennis werde ich einmal nutzen.“* (FAMILIE D: 2016) Jedoch fand auch Erwähnung, dass wahrscheinlich bestimmte Nutzungen weiterhin in Wien in Anspruch genommen würden, wie der Besuch von Fitnessstudios: *„Und sporttechnisch ist es eher Wien, weil nach der Arbeit ist es leichter zu erreichen.“* (FAMILIE F: 2016) oder der erwähnte Kinobesuch (je zwei Mal genannt). Dass Kinos lieber in Wien oder anderen Orten aufgesucht wurden, liegt daran, dass jenes in Tulln sehr klein und bereits älter ist. *„Das Kino in Tulln, das ist ein bisschen mickrig.“* (Familie H: 2016). Positiv erwähnt wurde hingegen drei Mal das regionale Angebot an Gastronomiebetrieben – Heurigen, Gasthäuser, Restaurants und Konditoreien. Im Allgemeinen lassen die Äußerungen das Thema Freizeit und Kultur betreffend den Schluss zu, dass die regionale Ausstattung mit Freizeitgestaltungsmöglichkeiten sehr zufriedenstellend war (vor allem Sport), während für kulturelle Belange hauptsächlich Wien eine bedeutende Rolle spielte. Dennoch: *„Ich glaube, dass es hier viele kulturelle Angebote gibt, dass man es aber vielleicht nicht immer erfährt. Wenn so ein Markt [Anm.: beispielsweise Adventmarkt in Pixendorf] ist, kommt es eh mit dem Zettel in den Postkasten. Aber – keine Ahnung – in Judenau wird es auch einiges geben, aber das kriegen wir nicht mit.“* (FAMILIE J: 2016a). Damit wurde

darauf angespielt, dass hier im ländlichen Bereich oftmals Gemeindegrenzen eine noch bedeutende Rolle einnehmen und somit die Haushalte – wenn sie sich nicht selbst informieren – über einige gebotene Aktivitäten in der näheren Umgebung nicht Bescheid wissen (vgl. ebd.).

Bezüglich der Thematik Verkehrsinfrastruktur – im Besonderen **Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel** – wurden einige aussagekräftige Meinungen kundgetan. Fünf Familien erwähnten den Wunsch einer öffentlichen Verbindung zwischen der Siedlung und dem ca. zwei Kilometer entfernten Bahnhof, um weniger das Auto für diesen Weg zu nehmen. Eine Art Shuttle- bzw. Bus-Service wurde dafür angeregt, wie folgende Aussage beispielhaft zeigt: *„Vielleicht sollte man sich auch einen Bus überlegen zu den Hauptzügen nach Wien und St. Pölten.“* (FAMILIE C: 2016a) Vor allem in Anbetracht der steigenden Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl des Wohnparks und der bereits bestehenden Parkplatznot am Bahnhof (im Folgenden thematisiert) war dies ein wichtiger Punkt für einige der Befragten (vgl. ebd.; FAMILIE E: 2016). Dass bereits (Post- und Kindergarten-)Busse zwischen Pixendorf und dem Regionalbahnhof verkehren, war einem Teil dieser Personen bekannt, Einwände bestanden trotzdem: *„Ja, was einmal super wäre, dass man irgendwie besser zum Bahnhof kommt. Mit einem Bus oder... Weil es fährt ja ein Bus, aber das geht sich ja nicht aus mit dem Zug.“* (FAMILIE H: 2016) *„Weil jeder wird wahrscheinlich auch nicht mit dem Rad fahren wollen.“* (ebd.) Gewünscht wurde deshalb, lediglich zu den Stoßzeiten auf die Züge angepasste öffentliche Verbindungen bereitzustellen (vgl. ebd.; FAMILIE E: 2016). Neben dem Ansteuern des Bahnhofs war es für drei der Befragten auch sinnvoll, mit diesem Service zu anderen Orten zu gelangen (wie Michelhausen oder Tulln):

- *„Aber für ältere Leute wäre es sicher toll, wenn da ein bisschen Shuttle-Service oder sonst etwas wäre. [...] Also, für kürzere Strecken, das wäre sicher fein [...]“* (FAMILIE B: 2016)
- *„Und vielleicht einmal in weiterer Folge dann [...] anzudenken, ob irgendeine Form von Busservice auch nicht von da nach Tulln ins Zentrum hineingeht und wieder retour.“* (FAMILIE E: 2016) Dieses Service würde vor dem Hintergrund der wachsenden Siedlung neben der Schaffung einer idealen Straßenverbindung zum Bahnhof (siehe unten) einen weiteren Faktor in der positiven Bewertung des Standorts ausmachen (vgl. ebd.).

Sechs der elf Familien, die im Kontext dieser Masterarbeit interviewt wurden, sprachen die **Parkplatznot** am Bahnhof Tullnerfeld an. Zwischen dem Zeitpunkt der Befragungen und der Veröffentlichung dieser Arbeit wurden am Regionalbahnhof zwar weitere Stellplätze für PKWs zur Verfügung gestellt (siehe Kap. 3.3), jedoch ist dies noch nicht ausreichend – vor allem, da der Wohnpark noch weiter wachsen wird. FAMILIE C (2016a) erahnte dies im Winter: *„Und sie bauen jetzt neue Parkplätze, die decken dann nur das ab, was zu wenig ist und jetzt bauen die hier [Anm.: Wohnpark Tullnerfeld] noch mehr.“* Auch FAMILIE E (2016) regte z.B. eine Ausweitung der Parkmöglichkeiten an: *„Und von der Infrastruktur her wäre auch noch wichtig, die Park and Ride-Zone entsprechend auszuweiten. Weil wenn ich um 6:30 Uhr dort bin, stehe ich schon in der sechsten Reihe hinten, ja? Und wenn ich um 7:30 Uhr hinkomme, dann nehme ich mir eh schon irgendwelche Randplätze.“*

Ein Wunsch die bauliche Infrastruktur betreffend, war das Herrichten der **Straßen durch den Wohnpark Tullnerfeld**. Zum Zeitpunkt der Befragungen im Winter 2016 waren sämtliche Gassen der Siedlung lediglich geschottert. Im Herbst 2016 traf dies noch auf den überwiegend größten Teil der Wegverbindungen zu – jedoch wurden einige Nachbesserungen durchgeführt, da durch schwere Baufahrzeuge aufgrund der durchgehenden Bautätigkeiten immer wieder Schlaglöcher und dergleichen auftreten. Lediglich der südliche Teil der Fasanstraße und die zur Wohnhausanlage führende Fuchsenstraße (siehe Plan des Wohnparks im Anhang) waren zu diesem Zeitpunkt asphaltiert. *„Eine gescheite Straße. Das ist einmal die erste Erwartung, die ich jetzt hätte an die Infrastruktur.“* (FAMILIE G: 2016) Auch vier weitere Familien sprachen diesen Aspekt an. Besonders der Wunsch nach mehr Informationen über die geplante Durchführung der Arbeiten lag z.B. FAMILIE A (2016a) am Herzen. Für FAMILIE H (2016) beispielsweise wiederum war das Herrichten der Straße deshalb bedeutend (neben der laufenden Instandhaltung der Schotterstraße durch die Gemeinde – Zuschütten der Schlaglöcher), um sich bei der Schaffung der Garageneinfahrt nach dem endgültigen Straßenniveau richten zu können. Des Weiteren bemängelte sie, dass zu Beginn ihrer Wohnzeit in der Siedlung die Straße, an der ihr Hauseingang lag, nicht beleuchtet und die Straßenbeschilderung mangelhaft war.

Bedeutender als die Straße durch die Siedlung wurde der **Rad- bzw. Gehweg** zwischen dem Wohnpark und dem Bahnhof eingestuft. Dies offenbart sich durch die hohe Anzahl an Meldungen dahingehend. Acht der elf Familien sprachen die Thematik an – es wurde jeweils sowohl die Beschaffenheit als auch eine fehlende Beleuchtung kritisiert. Einige Äußerungen über diesen Weg – der geschottert ist, direkt neben der alten Bahntrasse im Norden an die Siedlung anschließend liegt und auch für den landwirtschaftlichen Verkehr genutzt wird – lauteten:

- *„Also, Licht wäre da hinüber schon noch ein Highlight.“* (FAMILIE D: 2016)
- *„Die Schlaglöcher sind nicht so lustig. [...] Aber mittlerweile wissen wir eh schon, wo sie sind.“* (FAMILIE F: 2016)
- *„Jetzt weiß ich schon, wo die Schlaglöcher sind, aber da muss man wirklich Slalom fahren.“* (FAMILIE H: 2016)
- *„Ich finde es total unangenehm, wenn man am Abend heimkommt und es total finster ist. Weil man das nicht gescheit sieht, wenn da Steine liegen, dort Pflanzen sind oder so... das ist schon unangenehm.“* (FAMILIE G: 2016)
- *„Der Bahnhof ist der Riesenwert, das ist die Cashcow in der Region. Und der Mehrwert von der Siedlung – vom Wohnpark da – ist, wenn man einmal zu Fuß hingehen kann. Das kann man derweil noch nicht.“* (FAMILIE E: 2016)

Gewünscht wurden somit Straßenlaternen und eine Asphaltierung dieses Wegs, um ihn optimal nutzen zu können. Es wurde auch ein paar Mal erwähnt, dass von den Verantwortlichen des Wohnparks dies im Informationsgespräch zugesagt wurde. Neben dem Radweg wurde auch zwei Mal eine bessere Verbindung für motorisierte Fahrzeuge zum Bahnhof angeregt – eine direktere, als es bis jetzt der Fall ist (vgl. FAMILIE E: 2016; FAMILIE I).

Wünsche wurden auch in einem nicht-materiellen Sinn angesprochen: Verbesserungen in der **Informationskultur** (sechs Mal explizit erwähnt). Den Äußerungen der Interviewteilnehmerinnen und -teilnehmer war zu entnehmen, dass sie vieles gerüchteweise gehört, jedoch keinerlei

Informationen über den Wahrheitsgehalt hatten. Beispielsweise betraf dies folgende – teilweise bereits angesprochenen – Bereiche: Asphaltierung der Straßen im Wohnpark und des Rad- bzw. Gehwegs zum Bahnhof, Eröffnung von diversen Geschäften (z.B. Nahversorgung oder Apotheke) in der Siedlung bzw. am Bahnhof, Stand der Veräußerung der aufgeschlossenen Parzellen bzw. weitere Entwicklungsstadien der Siedlung. Aussagen und Phrasen – wie im Folgenden angeführt – sind Beleg für den Informationsmangel:

- *„Immer nur Gerüchte. Also nichts Konkretes [...]“* (FAMILIE A: 2016a)
- *„Aber da erzählen die einen: [...], der nächste erzählt: [...]“* (FAMILIE C: 2016a)
- *„Ja, wenn sie [Anm.: Verantwortliche des Wohnparks Tullnerfeld] dir das Grundstück gerade verkaufen, erzählen sie dir alles, was da [Anm.: Wohnpark und Bahnhof Tullnerfeld] hinkommt.“* (FAMILIE D: 2016)
- *„Man hört verschiedene Sachen [...]“* (FAMILIE E: 2016)
- *„Ja, da hat man schon sehr wenig Information, wie es weitergeht.“* (FAMILIE H: 2016)
- *„Es ist uns auch gesagt worden, [...]“* (FAMILIE I: 2016)

Um etwaigen Bürgerinnen- und Bürgerbewegungen gegen bestimmte Vorhaben und Zielsetzungen der Gemeinde entgegenzuwirken, wäre regelmäßige Information durch die Gemeinde die Lösung, war FAMILIE E (2016) überzeugt. *„Weil es kann dir natürlich in der Siedlung schon passieren – weil es doch aufgeklärte Leute sind – die sagen: Wenn da so selektive Informationspolitik betrieben wird – von Seiten der Gemeinde aus – dann glaube ich, wird man sich etwas überlegen müssen. Weil jetzt hast du ein anderes Klientel da. [Anm.: als die traditionelle ländliche Bevölkerung]“* (ebd.) Neben kontinuierlicher Aktualisierung der Entwicklungsziele bzw. -stände diverser Vorhaben wurde zwei Mal ein bisschen mehr Mitspracherecht gewünscht, wie auch FAMILIE A (2016a) meinte: *„Es gibt sicher viele, denen das eh egal ist. Aber, wenn man sich ein bisschen interessiert, dann ist ein bisschen Information auch nicht so schlecht. Eventuell ein bisschen mitgestalten. [...]“* Die Marktgemeinde Michelhausen verschickt zwar mehrmals im Jahr Gemeindenachrichten an die Haushalte, genauere Informationen zur gewünschten Thematik sind darin jedoch nicht enthalten. Auch werden jährlich Kalender an die Bewohnerinnen und Bewohner der Marktgemeinde verteilt, wo etwa die Termine der Müllabfuhr eingetragen sind. Dies wurde von einer Familie sehr wohlwollend aufgenommen: *„Aber ich finde es toll, dass es solche Kalender gibt. [...] Das habe ich so nicht gekannt.“* (FAMILIE K: 2016)

Bezüglich der Wünsche und Erwartungen bzw. Anregungen für die Zukunft des Ortes und der Region wurden auch weitere Themenbereiche angesprochen, wie z.B. das Abfallservice. Zwei Mal wurde angeregt, dass die Entleerung der Restmüll-Tonnen öfter erfolgen sollte: *„Wenn man für die Haupttonne alle vier Wochen kommt, das kenne ich gar nicht.“* (FAMILIE E: 2016) In der Marktgemeinde Michelhausen gab es für 2016 13 (alle vier Wochen) Abfuhrtermine des Restmülls (vgl. GVA TULLN o.J.: 1). FAMILIE E (2016) hatte des Weiteren noch einige Anregungen zur Gemeinde als Servicestelle. Online-Angebote für die Bürgerinnen und Bürger könnten ausgebaut werden (um sich eventuell Amtsgänge zu ersparen). Generell könnte sich die Gemeinde vermehrt darauf einstellen, als Serviceeinrichtung zu fungieren, da vor allem Stadtmenschen an diesen Standort ziehen würden, die eine andere Erwartungshaltung hätten (vgl. ebd.): *„Stadtleute haben einen anderen Anspruch an Betreuung und Service. Sie zahlen auch anders, weil sie andere Gehälter haben.“* (ebd.) Als positiv empfand er die Öffnungszeiten des

Gemeindeamtes und die Möglichkeit zu (fast) jeder Tageszeit mithilfe der E-Card ins Abfallsammelzentrum – das wenige Meter vom Bahnhof Tullnerfeld entfernt liegt – zu gelangen (vgl. ebd.) Dies wurde auch von FAMILIE H (2016) lobend erwähnt. Des Weiteren sprach sie beispielsweise an, sie habe sich trotz des Vorsatzes, ein Ziegelhaus zu errichten, beinahe von einem Mitarbeiter des Wohnparks zum Kauf eines „Elk“-Fertigteilhauses überreden lassen. *„Du kriegst das „Elk“-Haus aufgedrängt.“* (ebd.) Tatsächlich wurde eine Vielzahl der Häuser im Wohnpark Tullnerfeld von der Firma „Elk“ in Fertigbauweise errichtet.

Die in verschiedenen Bereichen geäußerten Wünsche und Erwartungen der Befragten lassen sich folgendermaßen zusammenfassen: Ein Ausbau der Kinderbetreuung – vor allem der Betreuung von kleinsten Kindern – wurde angeregt, wie auch andere Einrichtungen der Sozialinfrastruktur (z.B. Apotheke). Ein weiterer wichtiger Punkt bezog sich auf die Eröffnung eines kleinen Geschäfts der Nahversorgung in der Nähe der Siedlung. Bezüglich technischer Infrastruktur stellte die Asphaltierung des Rad- bzw. Gehwegs den bedeutendsten Wunsch der befragten Zugezogenen dar. Daneben sprach sich ein Teil für einen weiteren Ausbau der Parkplätze am Bahnhof sowie für die Schaffung eines Shuttle-Services aus. Auch wurde eine mangelhafte Informationskultur sämtliche Entwicklungen betreffend kritisiert.

4.2.7 Typischer Tagesablauf

Sinn dieses Fragenblocks war es, die regelmäßigen Tagesabläufe und damit auch Aktionsradien der zugezogenen Einfamilienhausbevölkerung des Wohnparks herauszuarbeiten. Daraus kann man in gewisser Weise die Prägung der Lebensstile der Betroffenen ableiten. Neben der Gestaltung des Alltags waren die (Lebensmittel-)Einkaufsgewohnheiten Gegenstand der Befragungen, da sie auch Aufschluss über die Aktionsradien der Menschen geben.

In neun der elf Fälle konnte von einem regelmäßigen Ablauf des Alltags gesprochen werden. Hatten die Familien Kinder, war dieser naturgemäß ihren Bedürfnissen angepasst bzw. auf sie ausgerichtet: *„[...] mit Kindern [hast du] sowieso immer einen fixen Tagesablauf.“* (FAMILIE E: 2016) Die Eltern jener Kinder im Kindergartenalter pendelten jeweils beide in die Arbeit. Hier sah ein typischer Tagesablauf in etwa so aus: aufstehen – Morgenrituale – Kinder in den Kindergarten bzw. zum Bus bringen – in die Arbeit fahren – von der Arbeit nach Hause kommen – Kinder vom Kindergarten bzw. anderen Betreuungsverhältnissen (z.B. Großeltern) abholen – Abendgestaltung im Tullnerfeld – Abendrituale – schlafen gehen. Eine dieser Familien jedoch sprach von keinem typischen Alltag, da die Arbeitszeiten der Eltern sehr unterschiedlich waren. Lediglich der Kindergarten stellte eine Konstante für die Familie dar, die eine gewisse Regelmäßigkeit in den Tagesablauf brachte (vgl. FAMILIE J: 2016a; 2016b). Bei zwei der befragten Familien besuchte der Nachwuchs noch keinen Kindergarten. Hier war stets eines der erwachsenen Familienmitglieder zuhause. Bei FAMILIE C (2016a) besuchten zwei der Kinder am Vormittag für wenige Stunden eine Kinderbetreuungseinrichtung, während die Mutter mit einem weiteren Kind zuhause den Alltag bestreift. Bei FAMILIE E (2016) wiederum sah dies ein bisschen anders aus, da auf Fremdbetreuung vor dem Kindergarteneintritt bewusst verzichtet wurde. Entweder Mutter (drei Tage) oder Vater bzw. Großmutter (jeweils ein Tag) des Kindes standen stets als Vertrauensperson für das Kind zur Verfügung. Die Großmutter pendelte dazu

an einem Wochentag von Oberösterreich ins Tullnerfeld. Die große Herausforderung unserer Zeit wurde angesprochen: *„Und Familie und Beruf vereinen ist notwendig, weil es heutzutage nicht mehr anders geht. Es müssen ja beide arbeiten. Ist so – auch, wenn du finanziell nicht müsstest. Du kannst nicht als Frau studieren und sagen, es taugt dir. Und sie macht etwas und sie verwirklicht sich im Job und sagen, jetzt hast du ihn aber nicht mehr die nächsten 15 Jahre [Anm.: weil sie beim Nachwuchs zuhause bleibt]. Das geht nicht mehr. Das ist in der Generation nicht und das ist auch absolut klar.“* (ebd.) Die restlichen (noch) kinderlosen Familien konnten einen typischen Tagesablauf wie folgt beschreiben: aufstehen – Morgenrituale – in die Arbeit fahren – von der Arbeit wegfahren – Abendgestaltung im Tullnerfeld bzw. teilweise in Wien – Abendrituale – schlafen gehen. Zwei Familien konnten bei sich einen eher unregelmäßigen Alltag feststellen – eine wurde bereits erwähnt. Auch bei der anderen Familie ergab sich durch eher unregelmäßige Arbeitszeiten kein fixer Alltag (vgl. FAMILIE B: 2016).

Betreffend der Abendgestaltung (aber auch der sonstigen Freizeitgestaltung) kann folgendes festgehalten werden: Fünf Mal wurde von den befragten Familien explizit erwähnt, dass teilweise bis oft die Freizeit in Wien verbracht wurde. Dazu zählen – wie in Kap. 4.2.6 bereits angerissen – z.B. Kinobesuche oder sportliche Aktivitäten im Fitnessstudio bzw. Treffen mit Freunden sowie Teilnahme an Chören und Orchestern.

- *„Ich glaube, dadurch, dass wir alle Wiener sind [...], ist noch immer – leider noch immer – der soziale Schwerpunkt in Wien. Also, bei mir ist es so: [...] Familie wohnt in Wien. Alle Verwandte, viele Freunde, Arbeitskollegen sind in Wien.“* (FAMILIE I: 2016)
- *„[...] viele kommen uns jetzt schon eher draußen besuchen [Anm.: von Wien ins Tullnerfeld]. Weil durch den Garten und so.“* (FAMILIE F: 2016) *„Es hat sich schon alles ziemlich herausverlagert. [...] Ich fahre hinein, gehe arbeiten und bin wieder froh, wenn ich draußen bin. Und gerade im Sommer, wir grillen dann gemeinsam, sitzen draußen oder machen etwas.“* (ebd.) Dennoch wurde angegeben, dass Wien vor allem für Funktionen wie Fitness-Aktivitäten noch gerne genutzt wird (vgl. ebd.).
- *„Ja, auch dass die Freunde zu uns kommen. Weil wir einfach mehr Platz haben.“* (FAMILIE H: 2016)

Diese beispielhaft angeführten Äußerungen betrafen die Freizeitgestaltung in und außerhalb von Wien. Für einige Betroffene hat sich herausgestellt, dass Freunde und Familie ihren neuen Wohnstandort außerhalb der Stadt als angenehm empfanden.

Betreffend der Nutzung der Nahversorgung der „neuen“ Pixendorferinnen und Pixendorfer wurden vielfältige Angaben getätigt: Am häufigsten wurden die Einkaufsmöglichkeiten der Langenroher Einkaufsmeile (großes Angebot an Geschäften vielfältiger Branchen), jene in Langenrohr selbst („Spar“-Filiale) und in Sieghartskirchen (besonders: „Hofer“- , „Billa“- und „Bipa“-Filiale) genutzt (jeweils sechs Nennungen). Des Weiteren wurde vier Mal angegeben, bei Gelegenheit auch etwas aus Wien am Nachhauseweg mitzunehmen (jedoch keine Großeinkäufe). Die Bezirkshauptstadt Tulln war aufgrund ihrer unterschiedlichen Einkaufsmöglichkeiten auch sehr beliebt (z.B. „Merkur“-Filiale) – vier Nennungen. Michelhausen selbst dagegen wurde von den Befragten nicht besonders oft genannt (drei Mal). Hier befinden sich eine „Adeg“-Filiale und eine Bäckerei. Bezüglich Bäckerei wurde jene „Felber“-Filiale am Bahnhof ein Mal erwähnt. Des Weiteren erfreuten sich verschiedenste Ab-Hof-Einkaufsmöglichkeiten

im Ort und in der Umgebung einer gewissen Beliebtheit, da sie zwei Mal explizit erwähnt wurden.

Im Allgemeinen kann in Bezug auf die Einkaufsgewohnheiten geschlossen werden, dass regionaler Einkauf bevorzugt – jedoch vor allem außerhalb der Marktgemeinde Michelhausen – und zum weitaus größten Teil mit dem Auto durchgeführt wurde. FAMILIE E (2016) führte diesbezüglich beispielweise an: *„Nachdem wir eh immer mit dem Auto unterwegs sind – es ist alles erreichbar. Und ich muss sagen, nach Michelhausen würde ich gar nicht hineinfahren.“* Die Aktionsräume in diesem Bereich waren dadurch eher eng gefasst. Auch bezüglich der typischen Tagesabläufe zeichnete sich hinsichtlich der Aktionsradien ein bestimmtes Bild ab. Auch wenn viele Freunde und Verwandte in Wien leben oder bestimmte Teile der Freizeitgestaltung dort absolviert werden, zeichnete sich der Trend ab, vermehrt das Tullnerfeld als alleinigen Lebensmittelpunkt anzusehen. Der Aktionsradius in der Freizeit wird stets regelmäßig die Bundeshauptstadt Wien miteinschließen, jedoch möglicherweise in Zukunft nicht mehr in solch hoher Frequenz.

4.2.8 Soziale Kontakte in Pixendorf

In diesem Block des Interviewleitfadens wurde erfragt, inwieweit soziale Kontakte zu Nachbarn, anderen Bewohnerinnen und Bewohnern der Siedlung aber auch allgemein im Ort gewünscht waren bzw. bereits geschlossen wurden – wenn ja, welche Erfahrungen wurden hier gemacht? Auch die Affinität Grätzel- oder Dorffesten gegenüber stand im Interesse der Forscherin, um die Neigung bzw. den Willen zur Integration und aktiven Mitgestaltung des Dorflebens zu ermitteln.

Die Antworten auf die Frage, ob Anschluss gesucht wurde, können wie folgt kategorisiert werden: acht Mal erwähnten die Interviewten, dass soziale Kontakte zu anderen Bewohnerinnen und Bewohnern das Ziel waren – die Intensität dieses Wunsches war jedoch unterschiedlich. Während dies für manche einen sehr hohen Stellenwert einnahm, war es anderen wiederum nicht besonders wichtig. Bezüglich eines anderen Aspektes waren die Aussagen auch unterschiedlich. Einerseits wurde sieben Mal angegeben, eher mit den „Neuen“ vermehrt Kontakt aufnehmen zu wollen, andererseits gab es nur drei Erwähnungen, dass Kontakte auch zur alteingesessenen Bevölkerung gesucht wurden. Einige aussagekräftige Interviewpassagen folgen an dieser Stelle:

- *„[...] Aber generell suchen wir schon den Kontakt zu den Neuen.“* (FAMILIE A: 2016a) *„Also, man merkt eh, wer zusammenpasst und wer eher weniger. Aber generell sehen wir schon das Interesse, dass sie auch Anschluss suchen.“* (ebd.) Diese Aussage spielte darauf an, dass die Familie als Alteingesessene auch oft bereits als Informationsgeberin fungiert (vgl. ebd.; 2016b): *„Aber wir sehen uns da auch ein bisschen als Bindeglied, weil, wenn man neu kommt, dann ist man interessiert, wo ist was. Und die kennen sich nicht aus und da kann man sie dann ein bisschen einweisen, an wen sie sich wenden können, wenn sie etwas brauchen und dergleichen.“* (FAMILIE A: 2016b)
- *„Es sind so viele Kinder in Pixendorf. Wenn wir auf den Spielplatz gehen. Die kennen sich jetzt auch schon alle. Und das ist so toll.“* (FAMILIE C: 2016a) *„Als wir hergekommen*

sind, gab es eine Dorfgemeinschaft und ich weiß nicht, ob das aktuell nach wie vor so ist. [...] Aber es wäre schade, wenn hier so ein separierter Bereich ist, das möchten wir auch gar nicht.“ (ebd.) Diese Familie schätzte das dörflich geprägte Leben sehr, wo sich Bewohnerinnen und Bewohner kennen und sich gegebenenfalls unter die Arme greifen. (vgl. ebd.) *„So, wie man sich das vorstellt, wenn man aufs Land zieht.“* (ebd.) Als negative Entwicklung würde die Familie es empfinden, wenn sich in Zukunft gar keine Verknüpfungspunkte zwischen „Neu“- und „Alt“-Pixendorf ergeben würden – Befürchtungen dahingehend hegte sie jedoch. (vgl. ebd.; 2016b)

- *„Also, ich kann mir nicht vorstellen, dass wir große Nähe aufbauen werden zu den Leuten, die da ihren Bauernhof usw. haben. [...] Aber, ich finde das eine super Chance, wenn eine ganze Siedlung neu gemacht wird. [...] Weil dann sind alle Pioniere. [...]“* (FAMILIE E: 2016)
- *„Es ist schon irgendwie lustig, wenn du einmal ein paar kennst. In Wien ist alles so anonym.“* (FAMILIE F: 2016) *„Ich glaube, das wird noch ein bisschen dauern [Anm.: auch Bewohnerinnen und Bewohner aus „Alt“-Pixendorf kennenzulernen].“* (ebd.)
- *„Am Anfang war es noch leicht [Anm.: andere Zuziehende kennenzulernen]. Wenn man gebaut hat und die anderen gesehen hat, die auch gebaut haben. Und da ist man ins Reden gekommen. Und jetzt sind schon mehr. Mit allen reden wir jetzt nicht mehr.“* (FAMILIE G: 2016) *„Man redet vor allem mit denen, die auch Kinder haben. Die viel draußen sind, die sieht man. Aber die anderen, ohne Kinder... das ist schon schwieriger.“* (ebd.)
- *„Gehört auch irgendwie dazu [Anm.: soziale Kontakte suchen], dass man sieht, wer wohnt da, was sind das für Leute?“* (FAMILIE J: 2016a) *„Kontakt knüpfen und halten.“* (ebd.) *„Ich glaube aber auch, dass es hier gemischt ist von den Leuten her. Manche, die wollen sich dann auch gar nicht integrieren und hier nur wohnen und in Wien arbeiten. Und dann gibt es auch welche, die sehr offen sind und sagen: Wir wollen dabei sein in der Gemeinde. Ich glaube, hier findet sich jeder so, wie er es haben will. Weil es jetzt doch schon so groß ist, dass jeder es so machen kann, wie er es will.“* (ebd.: 2016b)

Einige Kontakte – zumindest zu den umliegenden Nachbarn – haben alle der Befragten bereits geschlossen, auch jene drei Familien, die nicht explizit den Wunsch nach sozialem Anschluss in der Siedlung bzw. im Dorf äußerten. Die Bewertung dieser – ob die Erfahrungen dahingehend eher positiver oder negativer Natur waren – stellt sich folgendermaßen dar: Drei Mal wurden die bisherigen Erfahrungen als positiv eingestuft, während der Rest der getätigten Meinungen eher neutral einzuordnen war. Erwähnenswert ist, dass sich einige der Befragten Gedanken darüber machten, wie die Alteingesessenen das rasante Bevölkerungswachstum aufnehmen. FAMILIE H (2016) beispielsweise meinte dazu: *„Ich glaube, von den normalen Einheimischen... das ist nicht allen Recht.“* Diese Aussage machte des Weiteren klar, dass sich die neuen Bewohnerinnen und Bewohner teilweise noch nicht gänzlich als „Pixendorferinnen“ und „Pixendorfer“ fühlten, da sie sich – wie in diesem Fall – nicht als *„normale Einheimische“* (ebd.) bezeichneten. FAMILIE I (2016) brachte die Thematik auf den Punkt: *„Der Mensch ist ein Gewohnheitstier. Und wenn jetzt da viel Neues auf einmal kommt, dann ist das natürlich eine Umstellung.“* Auch andere Meinungen über das Verhältnis zwischen den alteingesessenen

Dorfbewohnerinnen und -bewohnern und den Zugezogenen bzw. Zuziehenden wurden geäußert, wie beispielsweise:

- *„Das ist irgendwie witzig, weil das deklariert ist als „Neu-Pixendorfer“... Irgendwie so „alt“ und „neu“...“* (FAMILIE F: 2016)
- *„Das ist sehr spannend, das ist total gemischt. Es gibt manche, die sind total offen und es gibt auch welche, glaube ich, die sehr skeptisch sind. Das muss man verstehen, Pixendorf hatte, glaube ich, einmal so 200 bis 300 Einwohner. [...] Das ist auch räumlich so getrennt [...]. Und ich glaube, dass das dann drei oder vier Mal so groß wird wie das alte Dorf. Die Neuzugezogenen, die nehmen dann ja Überhand und da gibt es dann auch gewisse Skepsis.“* (FAMILIE J: 2016b)
- *„Ich glaube nicht, dass das besser wird. Aber ja, das ist jetzt nur meine Einschätzung. Wir waren die ersten oder mit die ersten hier und deswegen fühle ich mich schon sehr integriert, wenn ich ins Dorf gehe. Und ich wüsste, wo ich hingehen muss, wenn ich einmal etwas brauche und auch anders herum.“* (FAMILIE C: 2016b)

Die Aussagen lassen erahnen, dass es wohl noch einige Zeit dauern würde, bis die gesamte Dorfbevölkerung etwas näher zusammenwächst – falls dies überhaupt gewünscht wurde. Um die Annäherung zu erleichtern, wären Feste womöglich hilfreich. Daher wurde auch das Interesse daran erfragt. Es zeigte sich, dass acht der Familien diesen Vorschlag begrüßten, während drei Familien nicht explizit erwähnten, dass besonderes Interesse dahingehend besteht. FAMILIE B (2016) z.B. sprach ein Siedlungsfest an, das von einer weiteren zugezogenen Familie organisiert wurde und großen Anklang fand; sie wünschte sich weitere Veranstaltungen: *„Ja, es wäre vielleicht ganz nett, wenn ab und zu irgendetwas wäre, wo man sich trifft.“* (ebd.) Auch FAMILIE E (2016) war dieser Meinung: *„Vielleicht als Idee, könnten wir einmal ein Siedlungsfest machen oder ein Willkommensfest von der Gemeinde, wo man die „Alten“ und „Neuen“ zusammenholt [...]“*. Jedoch war ihr auch klar, dass dies jemand in die Hand nehmen musste, da sonst keine Veranstaltungen zustande kommen würden (vgl. ebd.): *„Das hängt davon ab, ob es eine engagierte Gruppe gibt.“* (ebd.)

Bereits stattfindende Veranstaltungen im Ort – wie beispielsweise ein kleiner Adventmarkt – wurden ca. von der Hälfte der neuzugezogenen Befragten mindestens ein Mal besucht: *„Die Gelegenheit nutzen wir eigentlich schon immer.“* (FAMILIE G: 2016) Während FAMILIE J (2016a) diesbezüglich etwas gespalten war: *„Ist schon so, dass wir da hinschauen. Oja, schon. Wenn wir es wissen.“* Jedoch wurde nachgesetzt: *„Also, wir lehnen es jetzt nicht kategorisch ab. Muss dann passen.“* (ebd.) Dies spielt darauf an, dass naturgemäß nicht jede Art von Veranstaltung bei jedem Interesse weckt.

Das Knüpfen und Pflegen von sozialen Kontakten wurde insgesamt vom Großteil der befragten Familien als bedeutend angesehen. Dies bezog sich vor allem auf die Bewohnerinnen und Bewohner der neuen Siedlung, nicht jedoch in gleichem Ausmaß auf die Integration in bestehende Netzwerke im Dorfkern.

4.2.9 Entwicklung in der Zukunft

Die zugezogenen Familien wurden auch nach ihrer Vorstellung in Bezug auf die Entwicklung des Wohnparks in der Zukunft befragt. Bei dieser Frage nach der Situation in der Siedlung in einigen Jahren lassen sich unterschiedliche Themenbereiche herausfiltern, die von den Befragten angesprochen wurden. Es folgt eine Auflistung dieser Themenbereiche (Anzahl der Nennungen in Klammern angeführt) mit jeweils aussagekräftigen Zitaten dazu:

- **Gemütliche Wohngegend** (5): *„Man hat seinen Garten und gleichzeitig auch nachbarschaftlich... Man trifft sich auf der Straße, so wie es jetzt schon teilweise ist. Es wird natürlich noch freundlicher, wenn weniger Baustellen sind. [...] Ich stelle mir das eigentlich recht nett vor.“* (FAMILIE J: 2016a)
- **Ruhige Gegend** – auch z.B. hinsichtlich Verkehrslärm (5): *„Also, ich würde mich freuen, wenn der Verkehr so wenig bleibt, wie er jetzt ist.“* (FAMILIE G: 2016) *„Damit man auch einmal die Kinder unbeobachtet laufen lassen kann und dass sie sich auch untereinander treffen können.“* (ebd.)
- **Hoffnung, dass nicht die gesamte Gegend verbaut wird** (4): *„Ich glaube, es wird sich noch viel tun. Ich hoffe nur, dass es dann nicht so wird, dass keine grüne Fläche übrig bleibt und alles niederbetoniert wird.“* (FAMILIE F: 2016)
- **Verbesserung der Infrastruktur** (z.B. Straße durch Siedlung, Rad- bzw. Gehweg zum Bahnhof, öffentliche Verbindungen, Nahversorgung) (4): *„Vielleicht von der Infrastruktur ein bisschen... ein paar Besserungen.“* (FAMILIE B: 2016)
- **Gute Nachbarschaft** (3): *„Ich hoffe, es wird friedlich bleiben oder sein, wenn das alles zugewachsen ist. Dass es eine gute Nachbarschaft und eine ruhige Gegend bleiben wird.“* (FAMILIE A: 2016a)
- **Wohnpark Tullnerfeld wird größer als der alte Dorfkern** (3): *„Dass der Teil dann größer ist als ganz Pixendorf. Ganz Alt-Pixendorf. Wahrscheinlich.“* (FAMILIE H: 2016)
- **Hoffnung, dass im Wohnpark nicht viel Fluktuation herrscht** (2): *„[...] dass Leute, die fix hier leben wollen, da sind. Also, nicht wie in Wien mit den Mietwohnungen: So, da wohne ich jetzt ein bisschen. Also, das sich Niederlassen. Dass man bleibt.“* (FAMILIE K: 2016)
- **Hoffnung, dass das Dorf nicht zu städtisch wird** – Dorfcharakter bleibt erhalten (2): *„Ich hoffe, dass das ländliche Flair schon noch bleibt.“* (FAMILIE K: 2016)
- **Viele Kinder in der Siedlung** (2): *„Kinder. Viele Kinder werden da sein.“* (FAMILIE H: 2016)
- **Veranstaltungen** (1): *„Straßenfeste. Und durch die Kinder, dass man sich da kennt. Ja, ich glaube, das wird schön.“* (FAMILIE C: 2016a)
- **Gegend mitsamt Besonderheiten gut kennen** – sich gut eingelebt haben (1): *„Einen guten Hausarzt gefunden haben [...]. Einfach so Kleinigkeiten. Dass man dann auch – weiß ich nicht – Schleichwege kennt. Das kommt alles dann erst mit der Zeit.“* (FAMILIE D: 2016)
- **„Neu-Alt-Clash“** (1): *„[...] Dann sieht man hier wahrscheinlich den Gegensatz mit der großen Siedlung auf einmal, wenn das alles verbaut ist [...]. Da wird dann so ein „Neu-Alt-Clash“ sein, glaube ich.“* (FAMILIE I: 2016)

Diese Äußerungen deuteten vor allem auf den Wunsch hin, dass sich im Wohnpark Tullnerfeld eine sorgenfreie, ruhige und gemütliche Zukunft in netter Nachbarschaft ergibt. Die Siedlung wird sich in einer großen Dimension präsentieren und sich somit vom alten Dorfkern abheben. Jedoch sollte durch das Wachstum nicht die Verfügbarkeit von Grün- und Freiflächen beeinträchtigt werden. Des Weiteren wird eine Prägung dieses Wohngebiets vor allem durch Jungfamilien gegeben sein, nahmen die Zugezogenen an.

4.2.10 Gesamteindruck

Die allgemeine Meinung der befragten Bewohnerinnen und Bewohner des Wohnparks zu ihrem neuen Wohnstandort fiel äußerst positiv aus. Lediglich einer der elf Meinungen wohnte eine kritische Note bei, da der Bau von vielen weiteren Wohnblöcken sowie die Realisierung von weiteren Ausbaustufen der Siedlung befürchtet wurde, die dem Dorf seinen ländlichen Charakter rauben könnten. Beim Kauf des Grundstücks durch diese Familie waren erst wenige Parzellen aufgeschlossen und die weitere Entwicklung der Siedlung (vor allem der Bau der Wohnhausanlage) war noch nicht absehbar. Ansonsten fühlte sich die Familie ausgesprochen wohl (vgl. FAMILIE C: 2016a): *„Mittlerweile ist es total nett und ich glaube, in dem Moment, wo wir ein riesiges Einkaufscenter haben und eine Apotheke und das und das und jenes und dann noch zehn Wohnblöcke, dann ist das vorbei.“* (ebd.). Die anderen, durchwegs positiven Meinungen zum Gesamteindruck fielen ähnlich wie folgende aus: *„Wollen nicht mehr zurück.“* (FAMILIE H: 2016) *„Nein. Nach Wien schon gar nicht mehr. Nichts treibt uns nach Wien. Außer die Arbeit. Sonst bleiben wir jetzt da.“* (ebd.) Der Standort an sich stellte sich aus vielen Gründen als vorteilhaft heraus (siehe Kap. 4.2.3). Neben den genannten – wie der unmittelbaren Nähe des Bahnhofs Tullnerfeld oder der ruhigen Lage – konnte auch die kurze Wegstrecke nach Tulln an der Donau (ca. zehn Kilometer) sehr überzeugen, da sie als Bezirksstadt Funktionen sämtlicher Bereiche bereitzustellen imstande ist. *„Da hätten wir uns schon überlegt, ob wir das wollen. Weil wenn du dann eine halbe Stunde fährst, bis du in einer Bezirkshauptstadt bist [...]“* (FAMILIE E: 2016) Wie auch bereits in einem der vorigen Unterkapitel angesprochen wurde (Kap. 4.2.8), stellten die Mitmenschen in der Siedlung bzw. im Dorf einen weiteren Faktor für die Zufriedenheit der Zugezogenen dar, wie beispielsweise FAMILIE G (2016) zu berichten wusste: *„Ja, es sind auch nur liebe Leute da.“* Auch aus anderen Gründen fiel ihr Fazit folgendermaßen aus: *„Also, ich muss sagen, uns gefällt es total gut da. Und wir sind froh, dass wir uns damals so entschieden haben.“* (ebd.) Auch FAMILIE I (2016) fand bezüglich des Gesamteindrucks nur positive Worte: *„Wir sind froh, dass wir hergezogen sind. Wir bereuen es überhaupt nicht. Also – im Gegenteil – ich habe sogar manchmal einen richtigen Flash, wenn ich nach Wien komme. [...] Man kommt wirklich hier, finde ich, zur Ruhe und kann abschalten vom Alltag oder von der Firma. Das ist wirklich viel, viel angenehmer.“*

5 DISKUSSION UND INTERPRETATION

In diesem Kapitel, das in gewisser Weise als zweiter Theorieteil betrachtet werden kann, werden die Ergebnisse der Befragungen mit dem vorhandenen Fachwissen in Beziehung gesetzt. Dadurch kann herausgefunden werden, ob die Einstellungen der befragten Zugezogenen einer idealtypischen Kategorie an Lebensformen entsprechen und die Forschungsfrage kann beantwortet werden („*Welches postmoderne Potenzial steckt in den Lebensformen der Bewohnerinnen und Bewohner des suburbanen Wohnparks Tullnerfeld?*“). Auch die drei noch nicht explizit beantworteten Teilfragestellungen, die sich auf ausschlaggebende Gründe für einen Zuzug zum Wohnpark, auf die Wünsche und Erwartungen der neuen Bevölkerung hinsichtlich Infrastruktur aller Art im Dorf bzw. in der Region sowie auf die Charakterisierung der verschiedenen Lebenswelten der Befragten beziehen, werden hier behandelt.

Im Kapitel 2.1.1 wurden idealtypische moderne und postmoderne Lebensweisen anhand einer Literatur- und Medienrecherche erarbeitet – diese seien im Folgenden erneut angeführt. In den nächsten Abschnitten werden ein weiteres Mal die Interviewergebnisse aus Kapitel 4.2 zusammengefasst, um sie bezüglich ihrer wissenschaftlichen Einordnung besser interpretieren zu können.

Idealtypische moderne Lebensweise:

- Massenkonsum von standardisierten Gütern der Massenproduktion
- Kleinfamilie (Ehepaar mit einer niedrigen Anzahl an Kindern)
- Leben im Eigenheim im suburbanen Raum (Haus im Grünen)
- Männer als Familienernährer (Frauen müssen bzw. dürfen meistens keine finanziellen Mittel zum Familieneinkommen beitragen); Frauen als Hausfrauen und Mütter
- Normalarbeitsverhältnis

Idealtypische postmoderne Lebensweise:

- Pluralisierung und Entstandardisierung in allen Lebensbereichen
- Ausdifferenzierung der Lebensstile (neue Formen der Lebens- und Haushaltskonzeptionen: z.B. Lebensabschnittspartnerschaften; Single-Wohnungen)
- Selbstverwirklichung und Individualisierung (Eigenwohl wichtiger als Gemeinwohl)
- Konsumorientierung
- Flexible und unsichere Beschäftigungsverhältnisse

Zu Beginn steht die **dritte Teilfragestellung**, wie sich die Menschen im Wohnpark Tullnerfeld hinsichtlich ihrer **Lebenswelten** charakterisieren lassen: Wie stellen sich Familien- und Haushaltsstruktur dar? Welche Lebens- und Wohnkonzeptionen besitzen die Personen? Welche Dimensionen nehmen die Aktionsradien der Zugezogenen ein?

Die Stichprobe an befragten Menschen im Wohnpark Tullnerfeld stellte sich in ihrer **Alters- und Familienstruktur** als relativ homogene Masse dar. Es handelte sich um zusammenlebende Paare eher jüngerer Altersklassen, die zum Teil bereits Kinder hatten (vor allem in der Altersgruppe bis zur Volksschule). In der Regel handelte es sich dabei um traditionelle Ehepaar-Kind-Familien, aber auch eine Patchwork-Familie war dabei. Die restlichen Paare waren teils

verheiratet, teils unverheiratet und befanden sich am Beginn ihrer Familiengründungsphase. Dies erschloss sich aus den vielen Aussagen der (noch) Kinderlosen, die auf eine Zukunft mit Nachwuchs hinwiesen. Bezüglich der **Haushaltsstrukturen** traten keinerlei heterogenen Aspekte in den Interviewergebnissen zu Tage. Alle befragten Erwachsenen lebten mit ihrer Partnerin bzw. ihrem Partner und – wenn vorhanden – ihrem Nachwuchs in den einzelnen Haushalten zusammen. Andere Haushaltsformen, wie Single-Haushalte oder Wohngemeinschaften, spielten in dem von Eigenheimen dominierten Wohnpark Tullnerfeld somit keine Rolle. Wie sich dies bei den anderen Bebauungsformen (Wohnhausanlage und Reihenhausanlage) verhielt, konnte im Rahmen dieser Masterarbeit nicht erhoben werden. Beobachtungen der Autorin hinsichtlich der Besiedelung der Reihenhauss-Einheiten ließen jedoch die Vermutung zu, dass sich auch hier die Familien- und Haushaltsstruktur ähnlich wie bei den untersuchten Einfamilienhäusern darstellt. Lediglich die Existenz von verschiedenen groß geschnittenen Wohnungen im Wohnblock deutet vage darauf hin, dass dies heterogene Haushalts- und Familienformen begünstigen könnte. Es liegen jedoch hierzu keine Beobachtungen vor. Dennoch kann eine Interpretation des Wohnparks Tullnerfeld im Gesamten – und naturgemäß im Speziellen hinsichtlich der Betrachtung als Einfamilienhaussiedlung – als attraktive Wohngegend für Jungfamilien vorgenommen werden. Auch bezüglich des Bildungsniveaus stand die befragte Gruppe an Zugezogenen großteils für ein kongruentes Ergebnis. Akademikerinnen und Akademiker waren äußerst dominant vertreten. Die weitgehende Homogenität der befragten Gruppe hinsichtlich Alter, Familienzusammensetzung, Haushaltskonfiguration und **Bildungsniveau** deutet auf eine moderne Lebensstilprägung hin, die als idealtypisch für eine suburbane Siedlungsform angesehen werden kann. Dagegen spricht jedoch, dass sich die Geschlechterrollen eher postmodern darstellten, da die Frauen der Familien nicht nur als Hausfrauen (und Mütter) fungierten, sondern sich aktiv am Arbeitsmarkt einbrachten. Auch die Rolle des Mannes hat sich in gewisser Weise transformiert. Die Männer übernahmen zunehmend mehr Aufgaben im Haushalt (z.B. auch Kinderbetreuung) und stellten nicht mehr ausschließlich den Familienernährer dar. Dennoch kann für das Themenfeld der Lebenswelten eher auf eine moderne Prägung der Bewohnerinnen und Bewohner geschlossen werden.

Untersucht man nun die **Aktionsräume** der neuen Bevölkerungsteile, stellt sich die Lebensstilprägung wie folgt dar: Aktionsradien bzw. -räume von Individuen sind als die Gesamtheit all ihrer genutzten Standorte zu verstehen (vgl. FRIEDRICHS 1980; KLINGBEIL 1978 – In: HEYDENREICH 2000: 18). Diese können mit der (Wohn-)Vergangenheit der Betreffenden in Zusammenhang stehen. Im Falle der Befragten in Pixendorf waren die vorherigen Wohnerfahrungen in hohem Ausmaß von urbanen Wohnstationen geprägt (vor allem im Erwachsenenalter), welche ob der vielfältigen Möglichkeiten in sämtlichen Lebensbereichen oder der herrschenden Anonymität – welche Individualität begünstigt – auf ein postmodernes Leben hindeuteten. Die Bundeshauptstadt Wien war bei fast allen Interviewten einmal Wohnstandort, weshalb sie trotz ihres neuen Wohnorts im ländlichen Raum in ca. der Hälfte der Fälle in der Freizeit regelmäßig zum Besuch von Verwandten, Freunden oder zur Durchführung von anderen Aktivitäten (z.B. Fitnessstudio, Kino, Restaurants) aufgesucht wurde. Auch für unregelmäßige Freizeitaktivitäten wie beispielsweise Besuche von Veranstaltungen war Wien ein wichtiges Ziel – auch bei der anderen Hälfte der Befragten. Des Weiteren befand sich der weitaus größte Anteil der Arbeitsplätze der Zugezogenen in Wien, weshalb jeden Wochentag dorthin gependelt wurde.

Aus diesen beiden Gründen stellte Wien einen essentiellen Teil der Aktionsradien dar. Daneben war die Region Tullnerfeld der bedeutendste Aspekt in den jeweiligen Aktionsräumen. Hier wurde gelebt und zunehmend auch mehr Freizeit verbracht – vor allem der Erholungsfaktor wurde groß geschrieben. Auch sportliche Aktivitäten, wie Rad fahren, Laufen oder Spazierengehen in der Umgebung, fanden regen Anklang. Das Interesse am Vereinsleben und damit in Zusammenhang stehender Veranstaltungen war noch ausbaufähig; einige Kinder nahmen jedoch bereits daran teil. Nachbarschaftlicher Austausch – das Knüpfen und Pflegen von sozialen Kontakten – war ein wichtiger Punkt im Wohnpark. Es wurde als äußerst positiv bewertet, dass alle Zuziehenden ob der Aufschließung der gesamten Siedlungsfläche neu waren und nicht nur wenige Einzelne – wie im Falle von bereits länger bestehenden Wohnsiedlungen, wo Neuankömmlinge etablierte Sozialstrukturen vorfinden, an die sie womöglich nur schwierig Anschluss finden. Dies war möglicherweise der Grund, warum der soziale Austausch mit den anderen neuen Bewohnerinnen und Bewohnern als bedeutender und erstrebenswerter als jener mit den Alteingesessenen angesehen wurde. Auch alltägliche Einkaufsaktivitäten wurden vorwiegend in der näheren Umgebung – vor allem den umliegenden Gemeinden – getätigt. Hierbei stellt Tulln als Bezirkshauptstadt mit seiner Multifunktionalität einen zentralen Ort dar. Hinsichtlich der Ausdehnung der Aktionsradien war die befragte Bevölkerung des Wohnparks ein weiteres Mal relativ homogen aufgestellt, jedoch konnten bezüglich der Frequenz der Nutzungen anderer Standorte als dem Tullnerfeld – im Speziellen die Freizeitnutzung in Wien – signifikante Unterschiede ausgemacht werden. Während Familien mit Kindern vermehrt ihre Freizeit am Wohnstandort verbrachten, war dies bei den kinderlosen Familien eher nicht der Fall – wobei sich hier eine Tendenz zur Verknappung der „Wien-Nutzung“ erkennen ließ, da das Tullnerfeld für die Befragten zunehmend den vollständigen Lebensmittelpunkt bildete. Es kann bezüglich der Lebensformprägung (modern – postmodern) folgendermaßen geschlossen werden: vor allem aufgrund urbaner Wohnvergangenheiten und Wien als wichtigen Ort für die Freizeitgestaltung ist die Bevölkerung des Wohnparks Tullnerfeld eher als postmodern geprägt einzustufen.

Auch die Affinität **öffentlichen Verkehrsmitteln** gegenüber gibt Aufschluss über die Lebensstile der „neuen“ Pixendorferinnen und Pixendorfer. Alle der befragten Erwachsenen waren berufstätig – auch alle Frauen (wie bereits angesprochen; zwei davon waren in Mutterschutz bzw. Karenz). Fast alle dieser Personen absolvierten ihren Arbeitsweg mit der Bahn (die Nähe zum Bahnhof Tullnerfeld stellte einen dominanten Grund bei der Wahl des neuen Wohnstandorts dar – siehe unten). Auch in der Freizeit wurden die Bahnverbindungen des Öfteren genutzt, jedoch bei Weitem nicht in solch hohem Ausmaß wie für berufliche Zwecke. Der knapp zwei Kilometer lange Weg zum Regionalbahnhof wurde zu einem überwiegenden Teil mit dem Auto absolviert, wobei hier mehrheitlich der Wunsch bestand, bei gutem Wetter und besserer Beschaffenheit des Wegs, diesen mit dem Rad oder zu Fuß zurückzulegen. Ein kleiner Teil der Befragten griff bereits jetzt auf das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel zurück. Andere Verkehrsmittel, wie öffentliche Busse, wurden von den Betroffenen so gut wie gar nicht genutzt. Jeweils ca. die Hälfte der befragten Familien verfügte über ein bzw. zwei Autos im Haushalt. Vor allem jene Paare mit Kindern sahen das Verfügen über zwei PKWs als vorteilhaft für die Absolvierung des Alltags ob der gewonnenen Flexibilität an. Einig waren sich die Befragten lediglich in dem Punkt, dass im ländlichen Raum zumindest ein Auto vonnöten war – anders als in urbanen Gebieten. Während eine postmoderne Prägung des Lebensstils eher mit einer

hohen Affinität den „Öffis“ gegenüber verbunden wird, ist dies bei einem modernen Lebensstil umgekehrt der Fall. Aufgrund der geteilten Meinungen der Befragten der Thematik „Auto“ gegenüber, ist in diesem Falle keine eindeutige Einordnung in modern oder postmodern möglich – jedoch ist ob der eindeutigen Meinung der Notwendigkeit eines Autos im ländlichen Bereich eher der Trend zu einer modernen Einordnung gegeben. Die regelmäßige Nutzung des Bahnhofs durch die Bewohnerinnen und Bewohner hingegen spricht für eine postmoderne Tendenz in den Lebensstilen.

Mit all diesen Ausführungen kann eine der Teilfragstellungen (*„Welche verschiedenen Lebenswelten (Haushalts- und Wohnkonfigurationen, Aktionsradien der Zugezogenen usw.) treffen im Wohnpark Tullnerfeld zusammen?“*) beantwortet werden:

Im Wohnpark Tullnerfeld treffen vor allem als homogen zu charakterisierende Lebenswelten aufeinander. Besonders der Begriff „Jungfamilien“ ist als sehr bedeutend herauszustreichen. Lediglich hinsichtlich der Existenz von Kindern in den Familien lassen sich einige Unterschiede in den Lebensformen erkennen. Z.B. gestalten sich die Aktionsräume von Kinderlosen noch etwas vielfältiger, als jene von Paaren mit kleinen Kindern. In folgenden Bereichen wurde eine Kategorisierung der Lebensstile vorgenommen:

- Familien- und Haushaltsstruktur: eher modern
- Aktionsräume: eher postmodern
- PKW-Affinität: eher modern
- „Öffi“-Affinität: postmodern

Die **Beweggründe für den Zuzug** in den Wohnpark Tullnerfeld bilden einen weiteren thematischen Block, der die Antwort auf die **vierte Teilfragestellung** liefern soll: Warum haben sich die neuen Bewohnerinnen und Bewohner für diesen Wohnstandort entschieden?

Fast alle der befragten Familien gaben an, dass die Existenz des **Bahnhofs Tullnerfeld** in unmittelbarer Nähe zum Wohnpark Tullnerfeld einen entscheidenden Grund für ihre Ansiedlung darstellte, da ein Wohnstandort außerhalb von Wien gesucht wurde, der verkehrstechnisch sehr einfach und zeitnah zu erreichen ist. Lediglich eine der Familien hätte auch ohne den Bau des Regionalbahnhofs in diesem Ort ihr Eigenheim errichtet, da das Paar hier aufgewachsen und verwurzelt war. Die Aufwertung des Tullnerfelds (z.B. Bevölkerungswachstum durch gestiegene Attraktivität als Wohnstandort) durch den Bau des Überhol- und Regionalbahnhofs (als Attraktivierung der hochrangigen Verkehrsinfrastruktur in städtische Zentren) lässt sich mit LEBER und KUNZMANN (siehe Kap. 2.2.1) beschreiben. Das Tullnerfeld konnte somit in der Hierarchie der ländlichen Räume aufsteigen und ist nunmehr als „metropolnah“ zu bezeichnen. Das Tullnerfeld ist damit „näher“ an Wien gerückt und macht sich vermehrt einen Namen als suburbane Wohnregion. Jedoch muss man hier von einer verspäteten Suburbanisierung im Vergleich zu den etablierten Suburbias in der Wiener Stadtregion sprechen. Als Zeichen der Affinität öffentlichen Verkehrsmitteln gegenüber ist dieser Beweggrund eher einer postmodern geprägten Bevölkerungsschicht zuzuordnen.

Ein weiterer äußerst bedeutender Punkt in der Wohnstandortwahl war der Wunsch nach **Eigentumsverhältnissen**. Jene Pixendorf vorangegangenen Wohnerfahrungen waren mehrheitlich den Kategorien „Wohnung“ und „Mietverhältnis“ zuzuordnen. Der Wunsch nach einem

Eigenheim konnte im neu aufgeschlossenen Wohnpark mit seiner Vielzahl an zur Verfügung stehenden Parzellen optimal erfüllt werden. Dazu passte ein dritter ausschlaggebender Grund, der für diesen Standort sprach: Wunsch nach **Wohnen im Grünen** bzw. Leben am Land. Vielfältige Aspekte wurden hierzu genannt, die auf Begriffe, wie „Ruhe“, „Naturnähe“ oder „Gemeinschaft“, anspielten. Beide Gründe werden üblicherweise mit suburbanen Räumen in Verbindung gebracht und verweisen deshalb auf moderne Lebensstile der Menschen.

Neben dem Tullnerfeld existierten für die Befragten einige alternative Wohnstandorte, die sich bis auf eine Ausnahme in den weiteren suburbanen Gebieten rund um Wien – vor allem im Westen und Süden der Millionenstadt – befanden. Jedoch waren lokale Begebenheiten bzw. hauptsächlich die Preisgestaltung der Grundstücke der Grund dafür, sich schlussendlich für einen Kauf in Pixendorf zu entscheiden. Aufgrund der verspätet ablaufenden Suburbanisierungsprozesse im Tullnerfeld, die durch den Bau des Bahnhofs initiiert wurden, herrscht in dieser Region (noch) ein gutes **Preis-Leistungs-Verhältnis** vor, obwohl sich die Preise für die Alteingesessenen als äußerst hoch präsentierten und noch im Steigen begriffen sind. Im Vergleich zu den jahrzehntelang bestehenden Suburbias im Wiener Umland war der Quadratmeterpreis jedoch günstig.

Folgende Teilfragstellung ist mithilfe der obigen Erläuterungen beantwortbar: *„Welche Gründe der Zugezogenen waren ausschlaggebend für ihre Ansiedelung im Wohnpark Tullnerfeld?“*

Neben dem entscheidenden Grund der Nachbarschaft der Siedlung zum Bahnhof Tullnerfeld (als Zeichen der schnellen Erreichbarkeit von Wien), waren der Wunsch nach einem Leben am Land sowie Eigentumsverhältnissen und ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis der Grundstücke ausschlaggebend. Diese Beweggründe verweisen auf folgende Lebensformen der Zugezogenen:

- Bahnhof Tullnerfeld: postmodern
- Eigenheim am Land: modern

Ein letzter Block beschäftigt sich mit den **Wünschen und Erwartungen** der neuen Bewohnerinnen und Bewohner in Bezug auf ihren neuen Wohnstandort. Dementsprechend gibt es eine **fünfte Teilfragestellung**: Was wünschen sich die Neuzugezogenen? Was erwarten sie bezüglich der Ausstattung mit Infrastruktur jeglicher Art in der Region und im Ort Pixendorf selbst?

Die Wünsche und Erwartungen konnten in soziale und technische Infrastruktur unterteilt werden. Im Bereich der sozialen Infrastruktur wurden vor allem Aspekte angesprochen, die Familien mit Kindern besonders am Herzen lagen, wie beispielsweise der Wunsch nach ausgebauter Kinderbetreuung (z.B. Krippen, die Kinder bereits vor dem Kindergartenalter betreuen), Ärzten oder einer Apotheke. Öfters angesprochen wurden hingegen Aspekte, die eher technischer Natur sind, wie beispielsweise die Asphaltierung von Straßen und Wegen. Auch die Schaffung eines Shuttle-Dienstes zum Bahnhof wurde von ca. der Hälfte der Familien angesprochen, um den Parkplatz zu entlasten. Dieser wurde bereits erweitert, jedoch herrscht weiterhin eine Parkplatzknappheit vor, da der Bahnhof von den Pendlerinnen und Pendlern sehr gut angenommen wird. Zwei Drittel der Befragten wünschten sich ein Geschäft der Nahver-

sorgung – entweder in der Siedlung selbst oder am Bahnhof. Angesprochen wurde des Weiteren eine mangelnde Informationskultur seitens der Gemeinde bezüglich des Entwicklungsstands des Wohnparks. Eine Familie strich hier besonders heraus, dass es sich bei den Neuzuziehenden um ein anderes Klientel als jenes der Alteingesessenen handle, da sie städtischen Hintergrund haben. Dies äußerte sich beispielsweise in einer höherwertigen Erwartungshaltung den Serviceleistungen der Gemeinde gegenüber (vgl. FAMILIE E: 2016). Diese Aussage macht deutlich, dass zumindest ein Teil der neuen Einwohnerinnen und Einwohner in ihrem Lebensstil postmodern geprägt war.

Auf die Teilfragestellung *„Welche Erwartungen und Wünsche hinsichtlich der sozialen (Versorgungs-, Betreuungs-, Bildungs-, kulturelle Einrichtungen usw.) und technischen Infrastruktur bestehen für die Zugezogenen bezüglich der zukünftigen Entwicklung im Ort bzw. in der Region?“* kann folgendermaßen geantwortet werden:

Von mehr als der Hälfte der Bevölkerung wurde jeweils erwähnt:

- Schaffung eines ordentlichen Rad- bzw. Gehwegs zwischen Siedlung und Bahnhof
- Eröffnung eines Nahversorgers in der Siedlung oder am Bahnhof
- Verbesserung der Informationskultur

Die Erwartungen und Wünsche der Zugezogenen hinsichtlich infrastruktureller Einrichtungen stellen sich insgesamt als vielfältig heraus, weshalb die Bevölkerung eher als postmodern geprägt eingestuft werden kann.

Mithilfe all dieser Interpretationen kann nun die Hauptfragestellung dieser Masterarbeit beantwortet werden.

„Welches postmoderne Potenzial steckt in den Lebensformen der Bewohnerinnen und Bewohner des suburbanen Wohnparks Tullnerfeld?“

Wie oben beschrieben, kann der zugezogenen Bevölkerung des Wohnparks Tullnerfeld weder die idealtypische moderne noch die idealtypische postmoderne Lebensweise zugeschrieben werden, da sie Aspekte beider in sich vereint. Bezüglich der angesprochenen Themenfelder Aktionsräume, Affinität dem Öffentlichen Verkehr gegenüber (besonders Bahnhof Tullnerfeld) und Erwartungshaltung wohnt den Personen ein eher postmodernes Potenzial inne. Daraus kann geschlossen werden, dass postmodernes Potenzial in den Lebensformen der Bewohnerinnen und Bewohner des suburbanen Wohnparks Tullnerfeld vor allem in den Bereichen Öffentlicher Verkehr, Aktionsradien und Erwartungshaltung gegeben ist.

Es darf jedoch nicht vergessen werden, dass dies eine nicht-repräsentative Verallgemeinerung darstellt und sich die Lebensstile der Menschen im Einzelfall grundlegend unterscheiden bzw. den Ergebnissen widersprechen können.

Im alltäglichen Leben kann sich das postmoderne Potenzial auf vielfältige Weise äußern. Beispielhaft seien vor allem die angesprochenen qualitativ hochwertigen Ansprüche der Bevölkerung gegenüber Körperschaften, wie der Gemeinde, oder im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel (Zugverbindungen) genannt. Es könnte sich auch dahingehend zeigen, dass der Wohnpark hauptsächlich zum Wohnen genutzt wird, während die meisten anderen Funktionen an anderen Orten erledigt werden (z.B. Wien), womit sich große Aktionsradien ergeben. Kurz gesagt: der Alltag einer postmodern geprägten Bevölkerung ist von Pluralität und Individualität

gekennzeichnet – wie es im Kapitel 2.1 theoretisch erarbeitet und in den Befragungen (Kap. 4.2) einige Male angedeutet wurde (wodurch die theoretischen Ausführungen teilweise bestätigt wurden).

Es bleibt abzuwarten, wie sich die Siedlung in den nächsten Jahren präsentieren wird. Werden weiterhin vor allem Einfamilienhäuser errichtet, nimmt die Autorin an, dass sich hinsichtlich des postmodernen Potenzials in der gesamten Siedlung nicht viel verändern wird. Wird in Zukunft vermehrt auf großvolumigen Wohnbau gesetzt, lässt sich vermuten, dass der Anteil an Bewohnerinnen und Bewohnern mit eher postmodernem Lebensstil steigen wird. Auch wird es spannend sein, zu beobachten, inwieweit sich die beiden Dorfteile „Alt-Pixendorf“ und „Neu-Pixendorf“ sozial miteinander verknüpfen bzw. ob sich zwei separierte Dorfgebiete daraus ergeben.

Im Kapitel 2.3 wurde eine 4-Felder-Matrix der Verflechtungen zwischen (post-)suburbanen Siedlungsformen und (post-)modernen Lebensweisen vorgestellt, in die nun die befragte Bevölkerung aus dem Wohnpark Tullnerfeld eingeordnet werden soll. Die Charakterisierung der räumlichen Ebene als „suburban“ wurde bereits besprochen (siehe Kap. 2.4). Nun wird die soziale Ebene aufgrund der besprochenen Ergebnisse verortet. Es ergibt sich das Bild eines suburbanen Siedlungsgebiets (aufgrund verschiedener Bebauungsformen neben den Einfamilienhäusern an der Grenze zu „postsuburban“), das sowohl moderne als auch postmoderne Lebensformen in sich vereint. Die postmoderne Lebensstilprägung ist jedoch stärker ausgeprägt (siehe Abb. 21):

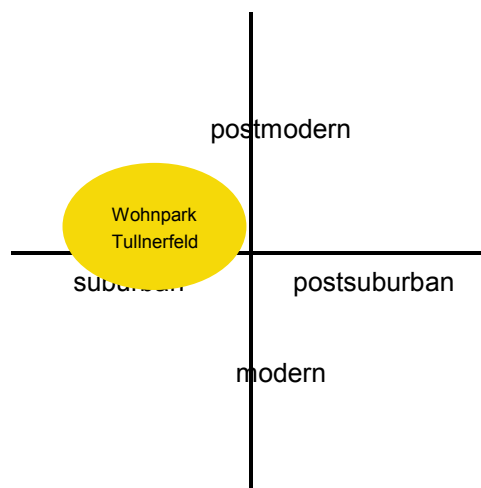


Abb. 21: Einordnung des Wohnparks Tullnerfeld in die Verflechtungsmatrix
(Entwurf: UD)

Angesichts der herausgearbeiteten Tendenz zu postmodernen Lebensformen der Bewohnerinnen und Bewohner dieser Siedlung, der vielfältigen Bebauungsformen (Einfamilienhäuser neben Reihenhäusern und einer Wohnhausanlage), der enormen Ausmaße des neuen Wohngebiets im Vergleich zum Dorfkern und seinen weiteren Entwicklungsperspektiven sowie der erst vor wenigen Jahren in größerem Ausmaß einsetzenden Suburbanisierungsprozesse in der Region, kann man den Wohnpark Tullnerfeld – zumindest im Kontext der Wiener Stadtre-gion – als neue Form von Suburbia bezeichnen.

6 VERZEICHNISSE

6.1 Literatur- und Medienverzeichnis

- ANDROSCH, Hannes (2007): Vorwort. Der österreichische Weg gestern und heute. – In: MADERTHANER, Wolfgang; MATTL, Siegfried; MUSNER, Lutz; PENZ, Otto: Die Ära Kreisky und ihre Folgen. Fordismus und Postfordismus in Österreich. – Wien, 9-15.
- AUSTRIAN MAP (Hrsg.) (2016): Österreichische Karte 1:500.000 (ÖK500); <http://www.austrianmap.at/> (22.12.2016).
- BACHELARD, Gaston (1957): La poétique de l'espace. – Paris.; (1987): Poetik des Raums. – Frankfurt am Main. – In: HAHN, Achim (1994): Erfahrung und Begriff. Zur Konzeption einer soziologischen Erfahrungswissenschaft als Beispielhermeneutik. – Frankfurt am Main. (= Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, Band 1161).
- BASTEN, Ludger (2005): Postmoderner Urbanismus. Gestaltung in der städtischen Peripherie. – Münster. (= Schriften des Arbeitskreises Stadtzukünfte der Deutschen Gesellschaft für Geographie, Band 1).
- BAUMAN, Zygmunt (1995): Ansichten der Postmoderne. – Hamburg. (= Argument-Sonderband Neue Folge AS 239). – In: WOOD, Gerald (2003): Die Wahrnehmung städtischen Wandels in der Postmoderne. Untersucht am Beispiel der Stadt Oberhausen. – Opladen. (= Stadtforschung aktuell, Band 88).
- BEAUREGARD, Robert (1998): Edge Cities: Die Peripherisierung des Zentrums. – In: PRIGGE, Walter (Hrsg.): Peripherie ist überall. – Frankfurt am Main und New York. (= Edition Bauhaus, Band 1), 52-61.
- BERRY, Brian (1985): Islands of renewal in seas of decay. – In: FASSMANN, Heinz (2009): Stadtgeographie I. Allgemeine Stadtgeographie. – Braunschweig. (= Das Geographische Seminar).
- BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) (Hrsg.) (2016): Rahmenplan der ÖBB-Infrastruktur AG und ASFINAG 2016-2021. Niederösterreich; <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/ausbauplan/projekteOebbAsfinag/noe.pdf> (22.12.2016).
- BONACKER, Thorsten; RECKWITZ, Andreas (2007): Das Problem der Moderne: Modernisierungstheorien und Kulturtheorien. – In: BONACKER, Thorsten; RECKWITZ, Andreas (Hrsg.): Kulturen der Moderne. Soziologische Perspektiven der Gegenwart. – Frankfurt am Main und New York, 7-18.
- BONTJE, Marco; BURDACK, Joachim (2005): Post-suburbia in Continental Europe. – In: PHELPS, Nicholas; WU, Fulong (Hrsg.): International Perspectives on Suburbanization. A Post-Suburban World? – Chippenham und Eastbourne, 143-162.
- BORSZDORF, Axel (2004): On the way to Post-Suburbia? Changing structures in the outskirts of European cities. – In: BORSZDORF Axel; ZEMBRI Pierre (Hrsg.): European Cities. Insights on Outskirts. Structures. – Brüssel. (= EU COST Action 10), 7-30; online: <http://www.fp7-compass-keytrends.eu/index.php?Itemid=132> (22.12.2016).

- BORSCH, Axel; BENDER, Oliver (2010): Allgemeine Siedlungsgeographie. – Wien u.a.
- BRAKE, Klaus (2001): Neue Akzente der Suburbanisierung. Suburbaner Raum und Kernstadt: eigene Profile und neuer Verbund. – In: BRAKE, Klaus; DANGSCHAT, Jens; HERFERT, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. – Opladen, 15-26.
- BRAKE, Klaus; DANGSCHAT, Jens; HERFERT, Günter (2001): Suburbanisierung in Deutschland – aktuelle Tendenzen. – In: BRAKE, Klaus; DANGSCHAT, Jens; HERFERT, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. – Opladen, 7-11.
- BURDACK, Joachim (2005): Die metropolitane Peripherie zwischen suburbanen und postsuburbanen Entwicklungen. Diskurse und Methodik der Untersuchung. – In: BURDACK, Joachim; HERFERT, Günter; RUDOLPH, Robert (Hrsg.): Europäische metropolitane Peripherien. – Leipzig. (= Beitrag zur Regionalen Geographie, Band 61), 8-23. – In: HEINEBERG, Heinz (2014): Stadtgeographie. – Paderborn. (= Grundriss Allgemeine Geographie).
- BURGENLAND LR (Amt der Burgenländischen Landesregierung) (Hrsg.) (2016): Bezirke und Gemeinden; <http://www.burgenland.at/land-politik-verwaltung/land/bezirke-gemeinden/> (22.12.2016).
- DASTEL, Beate (2005): Suburbanisierungstendenzen im nördlichen Wiener Umland unter dem Aspekt der Wohnbauentwicklung und der Qualität der Wohnstandorte. – Diplomarbeit, Universität Wien. Wien.
- DIE PRESSE (Hrsg.) (o.J.): Westbahnstrecke neu: Tempo machen im Tullnerfeld; http://diepresse.com/home/panorama/oesterreich/754033/Westbahnstrecke-neu_Tempo-machen-im-Tullnerfeld?gal=754033&index=3&direct=&_vl_backlink=&popup= (22.12.2016).
- DKM – BEV (Digitale Katastralmappe – Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen) (Hrsg.) (2016): Lageplan. Marktgemeinde Michelhausen. – Michelhausen.
- DONHAUSER, Ursula (2015a): Eigenaufnahme, 17.05.2015.
- DONHAUSER, Ursula (2015b): Eigenaufnahme, 21.11.2015.
- DONHAUSER, Ursula (2015c): Eigenaufnahme, 24.11.2015.
- DONHAUSER, Ursula (2016a): Eigenaufnahme, 16.06.2016.
- DONHAUSER, Ursula (2016b): Eigenaufnahme, 14.08.2016.
- DONHAUSER, Ursula (2016c): Eigenaufnahme, 29.08.2016.
- EINACKER, Ingo; MÄDING, Heinrich (2005): Kräfte und Akteure in der Zwischenstadt. – In: BRAKE, Klaus; EINACKER, Ingo; MÄDING, Heinrich: Kräfte, Prozesse, Akteure – zur Empirie der Zwischenstadt. – Wuppertal. (= Schriftenreihe Zwischenstadt, Band 3), 68-143.
- EISENSTADT, Shmuel. (2007): Multiple modernities: Analyserahmen und Problemstellung. – In: BONACKER, Thorsten; RECKWITZ, Andreas (Hrsg.): Kulturen der Moderne. Soziologische Perspektiven der Gegenwart. – Frankfurt am Main und New York, 19-45.
- ELK (ELK Fertighaus AG) (Hrsg.) (2012): Wohnpark Tullnerfeld. 3441 Pixendorf-Michelhausen. – Graz.

- EMPIRICA (Empirica AG – Forschung und Beratung) (Hrsg.) (2000): Überlegungen zur zukünftigen räumlichen Entwicklung der Stadtregionen. Kurzvortrag auf dem Kongress „Postsuburbia“ in Hannover am 17.10.2000. – In: MARIK, Stephan (2001): Regionale und interkommunale Kooperation als Instrumente der Raumordnung zur Steuerung der Suburbanisierung im Großraum Wien. – Diplomarbeit, Universität Wien. Wien.
- ETYMOLOGISCHES WÖRTERBUCH DES DEUTSCHEN (Hrsg.) (1989). – Berlin. – In: HAHN, Achim (1994): Erfahrung und Begriff. Zur Konzeption einer soziologischen Erfahrungswissenschaft als Beispielhermeneutik. – Frankfurt am Main. (= Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, Band 1161).
- FASSMANN, Heinz (2009): Stadtgeographie I. Allgemeine Stadtgeographie. – Braunschweig. (= Das Geographische Seminar).
- FELBER (Hrsg.) (o.J.): Eine unserer 44 Genuss-Filialen ist sicher ganz in Ihrer Nähe.; <http://www.felberbrot.at/filialen> (22.12.2016).
- FLICK, Uwe (2011): Qualitative Forschung. Eine Einführung. – Reinbek bei Hamburg. – In: MATTISSEK, Annika; PFAFFENBACH, Carmella; REUBER, Paul (2013): Methoden der empirischen Humangeographie. – Braunschweig. (= Das Geographische Seminar).
- FREUDL, David; KOHLBAUER, Anna (2016): „Da fährt der Zug d’rüber.“ Eine Analyse der Akteure am Bahnhof Tullnerfeld. – Endbericht des Projektseminars „Wie Räume gemacht werden – Fallstudie Tullnerfeld“, Universität Wien. Wien.
- FRIEDRICHS, Jürgen (1977): Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft. – Reinbek bei Hamburg. – In: PINTER, Helena (2005): Wohnsuburbanisierung in der Agglomeration Wien. Eine empirische Analyse der individuellen Motive für die Wahl des Wohnstandortes in den suburbanen Gemeinden Perchtoldsdorf, Kottlingbrunn und Felixdorf. – Diplomarbeit, Universität Wien. Wien.
- FRIEDRICHS, Jürgen (1980): Stadtanalyse. – Opladen. – In: HEYDENREICH, Susanne (2000): Aktionsräume in dispersen Stadtregionen. Ein akteursbezogener Ansatz zur Analyse von Suburbanisierungsprozessen am Beispiel der Stadtregion Leipzig. – Passau. (= Münchener Geographische Hefte, Heft 81).
- GAEBE, Wolf (1991): Agglomerationsräume in West- und Osteuropa. – In: Agglomerationen in West und Ost. – Marburg. (= Wirtschafts- und sozialwissenschaftliche Ostmitteleuropa-Studien, Band 16), 3-21. – In: HEINEBERG, Heinz (2014): Stadtgeographie. – Paderborn. (= Grundriss Allgemeine Geographie).
- GATZWEILER, Hans-Peter; SCHLIEBE, Klaus (1982): Suburbanisierung von Bevölkerung und Arbeitsplätzen – Stillstand? – In: Informationen zur Raumentwicklung 11-12/1982, 889-913. – In: HEINEBERG, Heinz (2014): Stadtgeographie. – Paderborn. (= Grundriss Allgemeine Geographie).
- GIFFINGER, Rudolf; KRAMAR, Hans; LOIBL, Wolfgang (2001): Suburbanisierung in Österreich: ein steuerbarer Trend der Siedlungsentwicklung? – In: AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (ARL) (Hrsg.): Stadt-Umland-Probleme und Entwicklung des groß-

- flächigen Einzelhandels in den Ländern Mittel- und Südosteuropas. – Hannover. (= Arbeitsmaterial der ARL, Nr. 282), 25-49; online: <http://www.srf.tuwien.ac.at/kramar/publikationen/suburbanisierung.pdf> (22.12.2016).
- GOOGLE MAPS (Hrsg.) (2016): Google Maps; <https://www.google.at/maps> (22.12.2016).
- GVA TULLN (Gemeindeverband für Abfall-Beseitigung in der Region Tulln) (Hrsg.) (o.J.): Abfuhrplan 2016 Michelhausen. – Tulln; online: http://tulln.abfallverband.at/noeav/user/vb_tu/dokumente/abfuhrtermine_2016/32120.pdf (22.12.2016).
- HAHN, Achim (1994): Erfahrung und Begriff. Zur Konzeption einer soziologischen Erfahrungswissenschaft als Beispielhermeneutik. – Frankfurt am Main. (= Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, Band 1161).
- HAHN, Achim (1998): Über das Beschreiben der Wohndinge. Ein soziologischer Exkurs zum Barwert von Architektur. – In: FÜHR, Eduard; FRIESEN, Hans; SOMMER, Anette (Hrsg.): Architektur – Sprache. Buchstäblichkeit, Versprachlichung, Interpretation. – Münster. (= Theoretische Untersuchungen zur Architektur, Band 2), 97-122.
- HAHN, Achim (2001): Lebenswelten am Rand. Interpretationen zum kulturellen Ausdruck von Wohnsuburbanisierung. – In: BRAKE, Klaus; DANGSCHAT, Jens; HERFERT, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. – Opladen, 223-233.
- HATZFELD, Ulrich (2001): Freizeitsuburbanisierung – Löst sich die Freizeit aus der Stadt? – In: BRAKE, Klaus; DANGSCHAT, Jens; HERFERT, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. – Opladen, 81-95.
- HEGEL, Georg (1970): Vorlesungen über die Ästhetik II. – Frankfurt am Main. (= Theorie-Werkausgabe, Werke 14). – In: HAHN, Achim (1994): Erfahrung und Begriff. Zur Konzeption einer soziologischen Erfahrungswissenschaft als Beispielhermeneutik. – Frankfurt am Main. (= Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, Band 1161).
- HEINEBERG, Heinz (2014): Stadtgeographie. – Paderborn. (= Grundriss Allgemeine Geographie).
- HELBICH, Marco (2009): Modellierung (post)suburbaner Prozesse am Fallbeispiel der Stadtregion Wien. – Wien. (= Beiträge zur europäischen Stadt- und Regionalforschung, Band 7).
- HERLYN, Ingrid; HERLYN, Ulfert (1983): Wohnverhältnisse in der Bundesrepublik. – Frankfurt am Main und New York. – In: HAHN, Achim (1994): Erfahrung und Begriff. Zur Konzeption einer soziologischen Erfahrungswissenschaft als Beispielhermeneutik. – Frankfurt am Main. (= Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft, Band 1161).
- HEROLD (Hrsg.) (2016): Landeskindergarten Bahnhof Tullnerfeld; <http://www.herold.at/gelbesseiten/pixendorf/rLh8z/landeskindergarten-bahnhof-tullnerfeld/> (22.12.2016).
- HESSE, Markus (2001): Mobilität und Verkehr im suburbanen Kontext. – In: BRAKE, Klaus; DANGSCHAT, Jens; HERFERT, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. – Opladen, 97-108.

- HEYDENREICH, Susanne (2000): Aktionsräume in dispersen Stadtregionen. Ein akteursbezogener Ansatz zur Analyse von Suburbanisierungsprozessen am Beispiel der Stadtregion Leipzig. – Passau. (= Münchener Geographische Hefte, Heft 81).
- IPSEN, Detlev (1987): Räumliche Vergesellschaftung. – In: Prokla 17(3), 113-130. – In: MENZL, Marcus (2007): Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg. – Frankfurt am Main und New York.
- JENCKS, Charles (1980): Die Sprache der postmodernen Architektur. Die Entstehung einer alternativen Tradition. – Stuttgart. – In: WOOD, Gerald (2003): Die Wahrnehmung städtischen Wandels in der Postmoderne. Untersucht am Beispiel der Stadt Oberhausen. – Opladen. (= Stadtforschung aktuell, Band 88).
- KAMPER, Dietmar (1988): Nach der Moderne. Umriss einer Ästhetik des Posthistoire. – In: WELSCH, Wolfgang (Hrsg.): Wege aus der Moderne. Schlüsseltexte der Postmoderne-Diskussion. – Weinheim. – In: ZIMA, Peter (2014): Moderne/Postmoderne. Gesellschaft, Philosophie, Literatur. – Tübingen.
- KDZ (Zentrum für Verwaltungsforschung); ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND (Hrsg.) (o.J.a): Metropolregion Wien; <http://www.stadtregionen.at/wien> (22.12.2016).
- KDZ (Zentrum für Verwaltungsforschung); ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND (Hrsg.) (o.J.b): Datenquellen; <http://www.stadtregionen.at/datenquellen> (22.12.2016).
- KLINGBEIL, Detlev (1978): Aktionsräume im Verdichtungsraum. – Regensburg. (= Münchner Geographische Hefte, Heft 41). – In: HEYDENREICH, Susanne (2000): Aktionsräume in dispersen Stadtregionen. Ein akteursbezogener Ansatz zur Analyse von Suburbanisierungsprozessen am Beispiel der Stadtregion Leipzig. – Passau. (= Münchener Geographische Hefte, Heft 81).
- KLOTZ, Heinrich (1988): Moderne und Postmoderne. – In: WELSCH, Wolfgang (Hrsg.): Wege aus der Moderne. Schlüsseltexte der Postmoderne-Diskussion. – Weinheim. – In: ZIMA, Peter (2014): Moderne/Postmoderne. Gesellschaft, Philosophie, Literatur. – Tübingen.
- KOHLMORGEN, Lars (2004): Regulation, Klasse, Geschlecht. Die Konstituierung der Sozialstruktur im Fordismus und Postfordismus. – Münster.
- KRÄMER-BADONI, Thomas (1997): Das Verschwinden der Städte. – Bremen. – In: DASTEL, Beate (2005): Suburbanisierungstendenzen im nördlichen Wiener Umland unter dem Aspekt der Wohnbauentwicklung und der Qualität der Wohnstandorte. – Diplomarbeit, Universität Wien. Wien.
- KUNZMANN, Klaus (2001): Welche Zukünfte für Suburbia? Acht Inseln im Archipel der Stadtregion. – In: BRAKE, Klaus; DANGSCHAT, Jens; HERFERT, Günter (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland. Aktuelle Tendenzen. – Opladen, 213-221.
- KURIER (Hrsg.) (2013): „Geisterbahnhof“ Tullnerfeld öffnet Spekulationen Tür und Tor; <http://kurier.at/chronik/niederoesterreich/mostviertel/der-geisterbahnhof-tullnerfeld-oeffnet-spekulationen-tuer-und-tor/13.822.939> (22.12.2016).
- LANGENSCHIEDT (Hrsg.) (2016a): Deutsch-Englisch Wörterbuch. wohnen; <http://de.langenscheidt.com/deutsch-englisch/wohnen> (22.12.2016).

- LANGENSCHIEDT (Hrsg.) (2016b): Englisch-Deutsch Wörterbuch. habitation; http://de.langenscheidt.com/englisch-deutsch/habitation?term=habitation&q_cat=%2Fenglisch-deutsch%2F (22.12.2016).
- LANGENSCHIEDT (Hrsg.) (2016c): Englisch-Deutsch Wörterbuch. living; http://de.langenscheidt.com/englisch-deutsch/living?term=living&q_cat=%2Fenglisch-deutsch%2F (22.12.2016).
- LANGENSCHIEDT (Hrsg.) (2016d): Deutsch-Englisch Wörterbuch. Wohnung; <http://de.langenscheidt.com/deutsch-englisch/wohnung> (22.12.2016).
- LANGENSCHIEDT (Hrsg.) (2016e): Deutsch-Englisch Wörterbuch. Wohnungsmarkt; <http://de.langenscheidt.com/deutsch-englisch/wohnungsmarkt> (22.12.2016).
- LANGENSCHIEDT (Hrsg.) (2016f): Englisch-Deutsch Wörterbuch. housing; http://de.langenscheidt.com/englisch-deutsch/housing?term=housing&q_cat=%2Fenglisch-deutsch%2F (22.12.2016).
- LANGENSCHIEDT (Hrsg.) (2016g): Deutsch-Englisch Wörterbuch. Wohnungswesen; <http://de.langenscheidt.com/deutsch-englisch/wohnungswesen> (22.12.2016).
- LEBER, Nils; KUNZMANN, Klaus (2006): Entwicklungsperspektiven ländlicher Räume in Zeiten des Metropolenfiebers. – In: *disP – The Planning Review* 3/2006, 58-70; online: <http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/02513625.2006.10556963> (22.12.2016).
- LESER, Hartmut (Hrsg.) (2011): *Diercke Wörterbuch Geographie. Raum – Wirtschaft und Gesellschaft – Umwelt.* – Braunschweig.
- LICHTENBERGER, Elisabeth (2002): *Österreich. – Darmstadt.* (= Wissenschaftliche Länderkunden).
- MADERTHANER, Wolfgang; MUSNER, Lutz (2007): *Die Ära Kreisky zwischen Moderne und Postmoderne – Ökonomie, Politik, Kultur.* – In: MADERTHANER, Wolfgang; MATTL, Siegfried; MUSNER, Lutz; PENZ, Otto: *Die Ära Kreisky und ihre Folgen. Fordismus und Postfordismus in Österreich.* – Wien, 17-53.
- MAIER, Jörg; PAESLER, Reinhard; RUPPERT, Karl; SCHAFFER, Franz (1977): *Sozialgeographie.* – Braunschweig. (= Das Geographische Seminar).
- MARIK, Stephan (2001): *Regionale und interkommunale Kooperation als Instrumente der Raumordnung zur Steuerung der Suburbanisierung im Großraum Wien.* – Diplomarbeit, Universität Wien. Wien.
- MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN (Hrsg.) (2011): *Aus erster Hand.* – Michelhausen. (= Nr. 40).
- MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN (Hrsg.) (2012): *Aus erster Hand.* – Michelhausen. (= Nr. 43).
- MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN (Hrsg.) (2013): *Aus erster Hand.* – Michelhausen. (= Nr. 48).
- MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN (Hrsg.) (2014): *Aus erster Hand.* – Michelhausen. (= Nr. 55).
- MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN (Hrsg.) (2015a): *Kindergarten Bahnhof Tullnerfeld; Gegenstellungnahme durch ASV Dr. Jungwirth (Abt. Umwelthygiene) und ASV Dipl.-Ing. Schrott (Abt. BD2);* http://www.netteam.at/gemeinden/user/32120/dokumente/bil_kdgbhf_gutachten.pdf (22.12.2016).

- MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN (Hrsg.) (2015b): Aus erster Hand. – Michelhausen. (= Nr. 62).
- MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN (Hrsg.) (o.J.a): Bauplätze; <http://www.netteam.at/gemeinden/user/32120/?kat=674&mkat=674&op=626&lang=> (22.12.2016).
- MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN (Hrsg.) (o.J.b): Bildung & Soziales. Kindergärten; <http://www.netteam.at/gemeinden/user/32120/?kat=631&mkat=631&op=604&lang=> (22.12.2016).
- MATTISSEK, Annika; PFAFFENBACH, Carmella; REUBER, Paul (2013): Methoden der empirischen Humangeographie. – Braunschweig. (= Das Geographische Seminar).
- MAYER, Vera (2004): Suburbanisierungsprozesse im Großraum Wien und die Überprägung traditioneller Kulturlandschaften am Beispiel des Wohnwesens. Beitrag zur Theorie und Methodik. – In: PALÁDI-KOVÁCS, Attila (Hrsg.): Times – Places – Passages. Ethnological Approaches in the New Millenium. 7th SIEF Conference: Selected Papers. – Budapest. – In: DASTEL, Beate (2005): Suburbanisierungstendenzen im nördlichen Wiener Umland unter dem Aspekt der Wohnbauentwicklung und der Qualität der Wohnstandorte. – Diplomarbeit, Universität Wien. Wien.
- MENZL, Marcus (2007): Leben in Suburbia. Raumstrukturen und Alltagspraktiken am Rand von Hamburg. – Frankfurt am Main und New York.
- MOULAERT, Frank; SWYNGEDOUW, Erik (1989): A regulation approach to the geography of flexible production systems. – In: Environment und Planning D. Society and Space 7, 327-345. – In: WOOD, Gerald (2003): Die Wahrnehmung städtischen Wandels in der Postmoderne. Untersucht am Beispiel der Stadt Oberhausen. – Opladen. (= Stadtforschung aktuell, Band 88).
- NÖ ATLAS (Hrsg.) (2016): NÖ Atlas; <http://atlas.noe.gv.at/webgisatlas/> (22.12.2016).
- NÖ LANDESARCHIV; NÖ INSTITUT FÜR LANDESKUNDE (Hrsg.) (o.J.): Das Tullnerfeld. – St. Pölten. (= Niederösterreichische Kulturwege, Band 10).
- NÖ LANDESKORRESPONDENZ (Hrsg.) (2014): Kindergarteneröffnung und Spatenstich am Bahnhof Tullnerfeld. Pröll: Zukunftsträchtige Kindergartenstruktur und wichtiger arbeitsmarktpolitischer Aspekt. Presseinformation; http://www.noe.gv.at/Presse/Pressedienst/Pressearchiv/114379_bahnhof-tullnerfeld.pdf (22.12.2016).
- NÖN (Niederösterreichische Nachrichten) (Hrsg.) (2015): Gewerbeprojekt. Große Pläne für Bahnhof Tullnerfeld; <http://www.noen.at/tulln/gewerbeprojekt-grosse-plaene-fuer-bahnhof-tullnerfeld/4.506.681#> (22.12.2016).
- NÖ LR (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung) (Hrsg.) (2007): Bezirkshauptmannschaft Tulln. Alle Gemeinden im Bezirk; <http://www.noe.gv.at/Bezirke/BH-Tulln/Gemeinden-im-Bezirk.html> (22.12.2016).
- NÖ LR (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung) (Hrsg.) (2012): Öffentlicher Verkehr in Niederösterreich. – St. Pölten. (= Schriftenreihe NÖ Landesverkehrskonzept, Heft 30); online: http://www.noe.gv.at/bilder/d66/Heft_30_Oeffentlicher_Verkehr.pdf (22.12.2016).

- NÖ LR (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung) (Hrsg.) (2013): Alle Bezirke in Niederösterreich. Übersicht über alle Bezirke in NÖ; <http://www.noe.gv.at/Bezirke/Alle-Bezirke.html> (22.12.2016).
- ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) (Hrsg.) (2011): Großprojekte und Regionalplanung. Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg. Neubaustrecke Wien-St.Pölten. UVP und Bürgerbeteiligung bei der Abwicklung eines Infrastruktur-Großprojektes; http://oir.at/files/download/veranstaltungen/2011_06_28_Plattform%20Großprojekte%20und%20Regionalplanung/03_Hoedl_Reinhold.pdf (22.12.2016).
- ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) (Hrsg.) (o.J.): Eine neue Ära beginnt: Westbahn Wien – Salzburg; http://www.regionale-schienen.at/0_thema_201301.asp?mid=23 (22.12.2016).
- ÖBB Infrastruktur (Österreichische Bundesbahnen – Infrastruktur AG) (Hrsg.) (2011): Ausbau zur viergleisigen Westbahn. Neubaustrecke Wien – St. Pölten. – Wien.
- ÖBB Infrastruktur (Österreichische Bundesbahnen – Infrastruktur AG) (Hrsg.) (2012): Die neue Hochleistungsstrecke. Wien Meidling – St. Pölten. – Wien.
- ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) (Hrsg.) (2009): Räumliche Entwicklungen in österreichischen Stadtregionen, Handlungsbedarf und Steuerungsmöglichkeiten. – Wien. (= Schriftenreihe Nr. 179).
- ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) (Hrsg.) (2016a): Agenda Stadtregionen in Österreich. Empfehlungen der ÖREK-Partnerschaft „Kooperationsplattform Stadtregion“ und Materialienband. – Wien. (= Schriftenreihe Nr. 198).
- ÖROK (Österreichische Raumordnungskonferenz) (Hrsg.) (2016b): Die Österreichische Raumordnungskonferenz; <http://www.oerok.gv.at/die-oerok/> (22.12.2016).
- PARTZSCH, Dieter (1964): Zum Begriff der Funktionsgesellschaft. – In: Mitteilungen des deutschen Verbandes für Wohnungswesen, Städtebau und Raumplanung, 3-10. – In: WEICHART, Peter (2008): Entwicklungslinien der Sozialgeographie. Von Hans Bobek bis Benno Werlen. – Stuttgart. (= Sozialgeographie kompakt, Band 1).
- PEISCHL, Thomas (2015): NÖN. Gewerbeprojekt. Große Pläne für Bahnhof Tullnerfeld; <http://www.noen.at/tulln/gewerbeprojekt-grosse-plaene-fuer-bahnhof-tullnerfeld/4.506.681> (22.12.2016).
- PENZ, Otto (2007): Zur ökonomischen, politischen und sozialen Regulation der Kreisky Ära. – In: MADERTHANER, Wolfgang; MATTL, Siegfried; MUSNER, Lutz; PENZ, Otto: Die Ära Kreisky und ihre Folgen. Fordismus und Postfordismus in Österreich. – Wien, 55-119.
- PGO (Planungsgemeinschaft Ost) (Hrsg.) (2009): Atlas der wachsenden Stadtregion. Materialband zum Modul I des Projekts „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)“. – Wien; online: http://planungsgemeinschaft-ost.at/download/PGO_Atlas%20der%20wachsenden%20Stadtregion.pdf (22.12.2016).
- PGO (Planungsgemeinschaft Ost) (Hrsg.) (o.J.): Die Planungsgemeinschaft Ost; <http://www.pgo.wien.at/index.php?id=2> (22.12.2016).

- PINTER, Helena (2005): Wohnsuburbanisierung in der Agglomeration Wien. Eine empirische Analyse der individuellen Motive für die Wahl des Wohnstandortes in den suburbanen Gemeinden Perchtoldsdorf, Kottlingbrunn und Felixdorf. – Diplomarbeit, Universität Wien. Wien.
- RECKWITZ, Andreas (2007): Die Moderne und das Spiel der Subjekte. Kulturelle Differenzen und Subjektordnungen in der Kultur der Moderne. – In: BONACKER, Thorsten; RECKWITZ, Andreas (Hrsg.): Kulturen der Moderne. Soziologische Perspektiven der Gegenwart. – Frankfurt am Main und New York, 97-118.
- ROSA, Hartmut (2007): Modernisierung als soziale Beschleunigung: Kontinuierliche Steigerungsdynamik und kulturelle Diskontinuität. – In: BONACKER, Thorsten; RECKWITZ, Andreas (Hrsg.): Kulturen der Moderne. Soziologische Perspektiven der Gegenwart. – Frankfurt am Main und New York, 140-172.
- SCHMIDT, Christiane (2010): Analyse von Leitfadeninterviews. – In: FLICK, Uwe; KARDORFF, Ernst von; STEINKE, Ines (Hrsg.): Qualitative Forschung. Ein Handbuch. – Reinbek bei Hamburg. – In: MATTISSEK, Annika; PFAFFENBACH, Carmella; REUBER, Paul (2013): Methoden der empirischen Humangeographie. – Braunschweig. (= Das Geographische Seminar).
- SEZESSION IM NETZ (Hrsg.) (2014): Moderne oder Postmoderne; <http://sezession.de/46556/moderne-oder-postmoderne> (22.12.2016).
- SIEVERTS, Thomas (1999): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. – Basel. (= Bauwelt Fundamente, Band 118).
- STATCUBE (Statistische Datenbank von STATISTIK AUSTRIA) (Hrsg.) (2014): Bevölkerung seit 1869 für Gemeinden; <http://statcube.at/statistik.at/ext/statcube/jsf/tableView/tableView.xhtml> (05.10.2016).
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2005): Ortsverzeichnis 2001. Niederösterreich. – Wien; online: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/ortschaften/index.html (22.12.2016).
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2010): Stadtregionen 2001 – Das Konzept. – In: Statistische Nachrichten 12/2010, 1108-1118; online: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html (22.12.2016).
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2013): Registerzählung 2011: Gemeindetabelle Niederösterreich. – Wien; online: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen_abgestimmte_erwerbsstatistik/index.html (22.12.2016).
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2015a): Ausführliche Tabellen zur kleinräumigen ÖROK-Bevölkerungsprognose 2014 – 2075. – Wien; online: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html (22.12.2016).

- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2015b): Demographisches Jahrbuch 2014. – Wien; online: http://statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/wanderungen/index.html (22.12.2016).
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2016a): Bevölkerungszahl 31.10.2012 für das Finanzjahr 2014 gemäß §9 Abs.9 FAG 2008. – Wien; online: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen_abgestimmte_erwerbsstatistik/bevoelkerungsstand/index.html (22.12.2016).
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2016b): Bevölkerung am 1.1.2016 nach Ortschaften, Gebietsstand 1.1.2016. – Wien; online: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/ortschaften/index.html (22.12.2016).
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2016c): Gliederungen nach städtischen und ländlichen Gebieten; http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html (22.12.2016).
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2016d): Ausgewählte Ergebnisse aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik und der Arbeitsstättenzählung 2014 (Gebietsstand zum Stichtag 31.10.2014). – Wien; online: https://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen_abgestimmte_erwerbsstatistik/index.html (22.12.2016).
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2016e): Bevölkerung zu Jahresbeginn 2002-2016 nach Gemeinden (Gebietsstand 1.1.2016). – Wien; online: http://statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstand_und_veraenderung/bevoelkerung_zu_jahres_quartalsanfang/index.html (22.12.2016).
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2016f): Statistik des Bevölkerungsstandes; E-Mail-Auskunft vom 07.10.2016.
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich) (Hrsg.) (2016g): NUTS 3 mit Gemeinden, Flächen und Bevölkerung, Gebietsstand 1.1.2016. – Wien; online: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/nuts_einheiten/index.html (22.12.2016).
- STATISTIK AUSTRIA (Bundesanstalt Statistik Österreich); ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND (Hrsg.) (2014): Österreichs Städte in Zahlen 2014. – Wien; online: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/stadt_land/index.html (22.12.2016).
- STOIK (Stoik & Partner ZT-GmbH) (Hrsg.) (o.J.): Bahnhof Tullnerfeld; http://www.stoik.at/itemacms/content/files/projekte/Projekt_6/Bild2.jpg (22.12.2016).
- STUDIENGRUPPE – BAUEN FÜR ZEITGENOSSEN (Hrsg.) (1969): Der ideologische Fluchtpunkt oder Eigenheim im Grünen. – In: Werk 12/1969, 808-810; online: <http://www.e-periodica.ch/digbib/view?var=true&pid=wbw-002:1969:56::2587#1794> (22.12.2016).
- TEAFORD, Jon (2011): Suburbia and Post-Suburbia: A Brief History. – In: PHELPS, Nicholas; WU, Fulong (Hrsg.): International Perspectives on Suburbanization. A Post-Suburban World? – Chippenham und Eastbourne, 15-34.

- TEUBER, Stefan (o.J.): Lower Austrian Film Commission. Bahnhof Tullnerfeld; http://www.lafc.at/locationguide/motiv.php?si=3&kid=9&motiv_ID=1862 (22.12.2016).
- WAGNER, Peter (2007): Moderne in Zeit und Raum – Auch dies ein Versuch, die europäische Erfahrung neu zu denken. – In: BONACKER, Thorsten; RECKWITZ, Andreas (Hrsg.): Kulturen der Moderne. Soziologische Perspektiven der Gegenwart. – Frankfurt am Main und New York, 46-70.
- WEICHHART, Peter (2008): Entwicklungslinien der Sozialgeographie. Von Hans Bobek bis Benno Werlen. – Stuttgart. (= Sozialgeographie kompakt, Band 1).
- WELSCH, Wolfgang (1997): Unsere postmoderne Moderne. – Berlin.
- WOHN PARK TULLNERFELD (Hrsg.) (2014a): Finden Sie Ihre Traumwohnung; <http://www.wohnpark-tullnerfeld.at/object/wohnung-finden/> (22.12.2016).
- WOHN PARK TULLNERFELD (Hrsg.) (2014b): Bauparzellen; <http://www.wohnpark-tullnerfeld.at/die-bauparzellen/> (22.12.2016).
- WOHN PARK TULLNERFELD (Hrsg.) (2014c): Wohnpark Tullnerfeld – Auf ins Wohnglück!; <http://www.wohnpark-tullnerfeld.at/> (22.12.2016).
- WOHN PARK TULLNERFELD (Hrsg.) (2014d): Tullnerfeld. Stadt oder Land? Sowohl als auch!; <http://www.wohnpark-tullnerfeld.at/tullnerfeld/> (14.10.2016).
- WOHN PARK TULLNERFELD (Hrsg.) (o.J.a): Ihr Wohnglück wartet auf Sie. – o.O.
- WOHN PARK TULLNERFELD (Hrsg.) (o.J.b): Das Wohnglück wächst nicht weit von hier. – o.O.
- WOHN PARK TULLNERFELD (Hrsg.) (o.J.c): Ihr Wohnglück wartet auf Sie! Nur 11 Minuten nach Wien. – o.O.
- WOOD, Gerald (2003): Die Wahrnehmung städtischen Wandels in der Postmoderne. untersucht am Beispiel der Stadt Oberhausen. – Opladen. (= Stadtforschung aktuell, Band 88).
- WYLY, Elvin; HAMMEL, Daniel (1999): Islands of decay in seas of renewal. Housing policy and the resurgence of gentrification. – In: Housing Policy Debate 10(4), 711-771; online: <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.196.8346&rep=rep1&type=pdf> (22.12.2016).
- ZIMA, Peter (2014): Moderne/Postmoderne. Gesellschaft, Philosophie, Literatur. – Tübingen.

6.2 Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Unterscheidung zwischen Prämoderne, Moderne und Postmoderne (Quelle: SEZession 2014).....	23
Abb. 2: Modell der Stadtregion nach BOUSTEDT (Quelle: FASSMANN 2009: 57).....	34
Abb. 3: Phasenmodell der Stadtentwicklung (Quelle: FASSMANN 2009: 33).....	39
Abb. 4: Suburbane und postsuburbane Siedlungsstruktur (Quelle: FASSMANN 2009: 188) ...	47
Abb. 5: Ausprägungsformen der räumlichen und sozialen Ebene im Wohnpark Tullnerfeld (Entwurf: UD)	52
Abb. 6: Stadtregion Wien 2001 (Quelle: STATISTIK AUSTRIA/ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND 2014: 130).....	58
Abb. 7: Abgrenzung der Metropolregion Wien 2015 (Quelle: KDZ/ÖSTERREICHISCHER STÄDTEBUND o.J.a).....	59
Abb. 8: Typen von Stadtregionen der ÖROK (Quelle: ÖROK 2016a: 54 – In: ÖROK 2009) .	60
Abb. 9: Untersuchungsraum des Projekts „Strategien zur räumlichen Entwicklung der Ostregion (SRO)“ (Quelle: PGO 2009: 12)	61
Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung 2006-2031 (Prognose) in Prozent von 2006 (Quelle: PGO 2009: 66).....	63
Abb. 11: Tullnerfeld (Quelle: AUSTRIAN MAP 2016)	64
Abb. 12: Lage des Bahnhofs Tullnerfeld im Grenzbereich dreier Gemeinden (Quelle: NÖ ATLAS 2016; Bearbeitung: UD)	67
Abb. 13: Haupteingang des Bahnhofs Tullnerfeld (Quelle: TEUBER o.J.).....	68
Abb. 14: Innenansicht des Bahnhofs Tullnerfeld (Quelle: TEUBER o.J.).....	68
Abb. 15: ÖBB-Neubaustrecke zwischen Wien und St. Pölten (Quelle: ÖBB INFRA-STRUKTUR 2012: 3)	69
Abb. 16: Lage des Wohnparks Tullnerfeld (Quelle: GOOGLE MAPS 2016; Bearbeitung: UD) .	71
Abb. 17: Pixendorf, Blickrichtung Nordosten (Quelle: DONHAUSER 2015a)	72
Abb. 18: Wohnpark Tullnerfeld, Blickrichtung Norden (Quelle: DONHAUSER 2015a; Bearbeitung: UD).....	73
Abb. 19: Pixendorf und Bahnhof Tullnerfeld, Blickrichtung Nordosten (Quelle: DONHAUSER 2015a).....	73
Abb. 20: Vermarktung des Wohnparks Tullnerfeld auf seiner Webseite (Quelle: WOHN-PARK TULLNERFELD 2014c)	75
Abb. 21: Einordnung des Wohnparks Tullnerfeld in die Verflechtungsmatrix (Entwurf: UD)	113
Abb. 22: Lageplan vom Wohnpark Tullnerfeld (Stand: Dezember 2016) (Datengrundlage: DKM – BEV 2016; Entwurf: UD)	i
Abb. 23: Einfamilienhäuser im Sommer 2016, Blickrichtung Südosten (Quelle: DONHAUSER 2016b).....	ii
Abb. 24: Rehstraße im Sommer 2016, Blickrichtung Süden (Quelle: DONHAUSER 2016b)	ii
Abb. 25: „Elk“-Grundstück im Sommer 2016, Blickrichtung Norden (Quelle: DONHAUSER 2016c).....	ii
Abb. 26: Unbebaute Parzelle im Sommer 2016, Blickrichtung Nordwesten (Quelle: DONHAUSER 2016c)	iii
Abb. 27: Fasanstraße im Sommer 2016, Blickrichtung Süden (Quelle: DONHAUSER 2016c).....	iii

Abb. 28: Baustelle der Reihenhausanlage im Herbst 2015, Blickrichtung Nordwesten (Quelle: DONHAUSER 2015b).....	iii
Abb. 29: Reihenhausanlage und Vorhaltefläche im Sommer 2016, Blickrichtung Nord- westen (Quelle: DONHAUSER 2016b)	iv
Abb. 30: Vorhaltefläche und Baustelle der Wohnhausanlage im Herbst 2015, Blick- richtung Osten (Quelle: DONHAUSER 2015c).....	iv
Abb. 31: Wohnhausanlage im Sommer 2016 (Quelle: DONHAUSER 2016b)	iv
Abb. 32: Spielplatz im Nordwesten der Siedlung im Sommer 2016 (Quelle: DONHAUSER 2016b).....	v
Abb. 33: Wohnpark Tullnerfeld im Sommer 2016, Blickrichtung Südwesten (Quelle: DONHAUSER 2016a)	v
Abb. 34: Wohnpark Tullnerfeld im Sommer 2016, Blickrichtung Süden (Quelle: DONHAUSER 2016a).....	v
Abb. 35: Baustelle des Bahnhofs, Blickrichtung Nordwesten (Quelle: ÖBB o.J.)	vi
Abb. 36: Bahnhof Tullnerfeld bei Eröffnungsfeier, Blickrichtung Südwesten (Quelle: STOIK o.J.).....	vi
Abb. 37: Bahnhofsvorplatz mit Baustelle des Betriebsgebäudes, Blickrichtung Nord- westen (Quelle: PEISCHL 2015).....	vi
Abb. 38: Interviewleitfaden für die Befragungen mit zugezogenen Personen (Entwurf: UD)	vii

6.3 Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Dialektik von Verzeitlichung und Entzeitlichung im Fordismus und Postfordismus (Quelle: ROSA 2007: 167; Entwurf und Bearbeitung: UD)	29
Tab. 2: Gegenüberstellung Fordismus – Postfordismus (Quelle: MOULAERT/SWYNGEDOUW 1989 – In: WOOD 2003: 47; Entwurf und Bearbeitung: UD)	31
Tab. 3: Gegenüberstellung von Suburbia und Postsuburbia (Quelle: BORSDORF/BENDER 2010: 151 – Nach: BORSDORF 2004; Entwurf und Bearbeitung: UD)	49
Tab. 4: Bevölkerungsentwicklung im Tullnerfeld 1951 bis 2011 (Quelle: STATCUBE 2014; Entwurf und Bearbeitung: UD).....	65
Tab. 5: Bevölkerungsprognose für den Bezirk Tulln an der Donau 2014 bis 2075 (Quelle: STATISTIK AUSTRIA 2015a: Tab. 1; Entwurf und Bearbeitung: UD)	66
Tab. 6: Bevölkerungsveränderung in der Marktgemeinde Michelhausen 2002 bis 2016 (Quelle: STATISTIK AUSTRIA 2016e: 18; Entwurf und Bearbeitung: UD)	67
Tab. 7: Bevölkerungsbilanz der Marktgemeinde Michelhausen 2014 (Quelle: STATISTIK AUSTRIA 2015b: 57; Entwurf und Bearbeitung: UD)	67
Tab. 8: Bevölkerungsveränderung in Pixendorf zwischen 2012 und 2016 (Quelle: STATISTIK AUSTRIA 2016f; 2016b: 92; Entwurf und Bearbeitung: UD).....	71
Tab. 9: Natürliche Bevölkerungsbilanz 2011 bis 2015 in Michelhausen und Pixendorf (Quelle: MARKTGEMEINDE MICHELHAUSEN 2011: 4; 2012: 4; 2013: 3f.; 2014: 3f.; 2015b: 4; Entwurf und Bearbeitung: UD)	72
Tab. 10: Befragte Familien im Wohnpark Tullnerfeld (Entwurf: UD).....	viii

7 ANHANG

I Lageplan vom Wohnpark Tullnerfeld



Abb. 22: Lageplan vom Wohnpark Tullnerfeld (Stand: Dezember 2016)
 (Datengrundlage: DKM – BEV 2016; Entwurf: UD)

II Impressionen vom Wohnpark Tullnerfeld



Abb. 23: Einfamilienhäuser im Sommer 2016, Blickrichtung Südosten (Quelle: DONHAUSER 2016b)



Abb. 24: Rehstraße im Sommer 2016, Blickrichtung Süden (Quelle: DONHAUSER 2016b)



Abb. 25: „Elk“-Grundstück im Sommer 2016, Blickrichtung Norden (Quelle: DONHAUSER 2016c)



Abb. 26: Unbebaute Parzelle im Sommer 2016, Blickrichtung Nordwesten (Quelle: DONHAUSER 2016c)



Abb. 27: Fasanstraße im Sommer 2016, Blickrichtung Süden (Quelle: DONHAUSER 2016c)



Abb. 28: Baustelle der Reihenhausanlage im Herbst 2015, Blickrichtung Nordwesten
(Quelle: DONHAUSER 2015b)



Abb. 29: Reihenhausanlage und Vorhaltefläche im Sommer 2016, Blickrichtung Nordwesten
(Quelle: DONHAUSER 2016b)



Abb. 30: Vorhaltefläche und Baustelle der Wohnhausanlage im Herbst 2015, Blickrichtung Osten
(Quelle: DONHAUSER 2015c)



Abb. 31: Wohnhausanlage im Sommer 2016 (Quelle: DONHAUSER 2016b)



Abb. 32: Spielplatz im Nordwesten der Siedlung im Sommer 2016 (Quelle: DONHAUSER 2016b)



Abb. 33: Wohnpark Tullnerfeld im Sommer 2016, Blickrichtung Südwesten (Quelle: DONHAUSER 2016a)

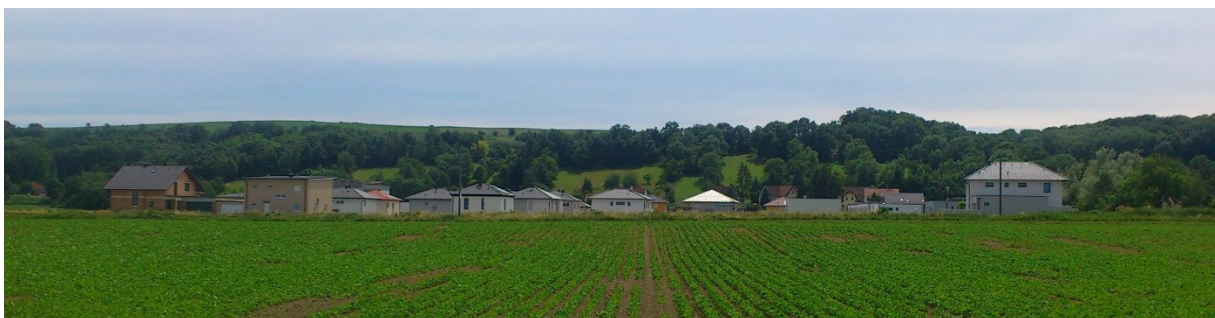


Abb. 34: Wohnpark Tullnerfeld im Sommer 2016, Blickrichtung Süden (Quelle: DONHAUSER 2016a)

III Impressionen vom Bahnhof Tullnerfeld



Abb. 35: Baustelle des Bahnhofs, Blickrichtung Nordwesten (Quelle: ÖBB o.J.)



Abb. 36: Bahnhof Tullnerfeld bei Eröffnungsfeier, Blickrichtung Südwesten (Quelle: STOIK o.J.)



Abb. 37: Bahnhofsvorplatz mit Baustelle des Betriebsgebäudes, Blickrichtung Nordwesten (Quelle: PEISCHL 2015)

IV Interviewleitfaden der Experteninterviews

Interviewleitfaden – Bewohnerinnen und Bewohner im Wohnpark Tullnerfeld

- Wie sieht Ihre Wohnbiographie aus (zurückliegende Wohnerfahrungen)?
 - Konzeption der Haushalte (Elternhaus, Wohngemeinschaft, Haushalt mit Partner, Single-Wohnung,...)
 - Standort; ländlich/städtisch geprägt
 - Eigentumsform
 - Ausstattung (Garten, Keller, Balkon, Parkplatz,...), Wohnfläche usw.
 - Wie lange dort gewohnt? Warum jeweils verlassen?
- Nach welchen Kriterien haben Sie Ihren neuen Wohnstandort im Tullnerfeld ausgewählt?
 - Welche Motivation war für den Zuzug ausschlaggebend? (Nähe zum Bahnhof/ zur Großstadt; ländlicher Charakter – Haus im Grünen; Freizeit und Erholung; finanzielle Aspekte, Heirat, Kinder, Wechsel des Arbeitsortes usw.)
 - Gab es Alternativen zu diesem Standort? Wenn ja, wo?
- Nutzen Sie den Bahnhof Tullnerfeld regelmäßig?
 - Pendeln Sie von dort zur Arbeit?
 - Nutzen Sie ihn in der Freizeit?
 - Nutzen Sie im Allgemeinen regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel?
 - Besitzen Sie einen PKW? Wenn ja, wie oft nutzen Sie ihn? Sind Sie vom Auto abhängig?
- Was erwarten Sie vom Ort bzw. von der Region in (naher) Zukunft?
 - Schaffung von Infrastruktur? Verkehr – Soziales (Betreuungs- und Bildungseinrichtungen, kulturelle Einrichtungen usw.)
- Wie ist Ihr Alltag organisiert? Wie sieht ein typischer Tagesverlauf bei Ihnen aus?
 - Wo befindet sich Ihr Mittelpunkt des Lebens? Auf welchen Ort sind Ihre Alltagspraktiken ausgerichtet? Wo verbringen Sie vorwiegend Ihre Freizeit?
 - Wo kaufen Sie hauptsächlich ein (vor allem tägliche Güter wie Lebensmittel)?
- Sind Sie daran interessiert, am kulturellen Leben der Region teilzunehmen?
 - Mitgliedschaft in einem Verein usw.
 - Haben bzw. suchen Sie Kontakt zu Ihren Nachbarinnen und Nachbarn und den „Alteingesessenen“?
 - Wünschen Sie sich Veranstaltungen in der Siedlung/Dorf?
- Wie stellen Sie sich das Leben im Ort bzw. in der Region in einigen Jahren vor?

Angaben zu den Mitgliedern im Haushalt:

	Geschlecht (M/W)	Alter (in Jahren)	Höchste abgeschl. Schulbildung (bitte nur Erwachsene) 1 = Pflichtschule; 2 = Lehre; 3 = Fachschule; 4 = Matura; 5 = Hochschule	Beruf/derzeitige Tätigkeit und Ort des Arbeitsplatzes (bitte nur Erwachsene)
Person 1				
Person 2				
Person 3				
Person 4				
Person 5				

Abb. 38: Interviewleitfaden für die Befragungen mit zugezogenen Personen (Entwurf: UD)

V Charakterisierung der befragten Familien

Interviewführende bzw. -führender und Interviewdatum	Familie wohnhaft im Wohnpark Tullnerfeld seit	Anzahl der Personen im HH (davon Kinder)	letzter Wohnort der Familie	Arbeitsort der erwachsenen HH-Mitglieder (W - M)	regelm. Nutzung des Bhfs Tullnerfeld (Pendeln) durch erwachsene HH-Mitglieder (W - M)
Familie A Familie A: 2016a - Ursula Donhauser, 01.02.2016; Familie A: 2016b - Patrick Muigg, 23.06.2016	Sommer 2013	4 (2)	Tulln/Donau	St. Pölten - Wien	ja - ja
Familie B Familie B: 2016 - Ursula Donhauser, 23.01.2016	Frühling 2015	4 (2)	Langenrohr	Wien - Wien	ja - nein
Familie C Familie C: 2016a - Ursula Donhauser, 05.02.2016; Familie C: 2016b - Patrick Muigg, 23.06.2016	Winter 2014	5 (3)	Wien	Wien - Wien	ja (derzeit Karenz) - ja
Familie D Familie D: 2016 - Ursula Donhauser, 27.01.2016	Herbst 2015	2 (0)	Wien	Wien - Wien	ja - ja
Familie E Familie E: 2016 - Ursula Donhauser, 05.02.2016	Winter 2016	3 (1)	Purkersdorf	Wien - Wien	ja - ja
Familie F Familie F: 2016 - Ursula Donhauser, 27.01.2016	Herbst 2015	2 (0)	Wien	Wien - Wien	ja - nein
Familie G Familie G: 2016 - Ursula Donhauser, 24.01.2016	Herbst 2013	4 (2)	Wien	Wien - Wien	ja - ja
Familie H Familie H: 2016 - Ursula Donhauser, 03.02.2016	Sommer 2015	2 (0)	Wien	Wien - Wien	ja - ja
Familie I Familie I: 2016 - Ursula Donhauser, 25.01.2016	Frühling 2014	2 (0)	Wien	Wien - Wien	ja (derzeit Mutterschutz) - ja
Familie J Familie J: 2016a - Ursula Donhauser, 28.01.2016; Familie J: 2016b - Patrick Muigg, 23.06.2016	Sommer 2015	3 (1)	Wien 1 (Aufstockung auf 2 geplant)	Wien - Wien	ja - nein
Familie K Familie K: 2016 - Ursula Donhauser, 27.01.2016	Herbst 2014	2 (0)	Wien	Wien - Wien	ja - ja

Tab. 10: Befragte Familien im Wohnpark Tullnerfeld (Entwurf: UD)

VI Kurzfassung

Die vorliegende Masterarbeit beschäftigt sich mit dem Wohnpark Tullnerfeld, einem Siedlungserweiterungsgebiet im suburbanen Wiener Umland, der unweit des neu errichteten Bahnhofs Tullnerfeld in der niederösterreichischen Marktgemeinde Michelhausen liegt. Im Fokus steht die Frage, ob in den Lebensformen der zugezogenen Bevölkerung postmodernes Potenzial steckt, wodurch sich dieser Wohnpark von anderen, bereits etablierten Suburbias in der Wiener Stadtregion unterscheiden könnte. Um die Ergebnisse des empirischen Teils, die auf elf Expertinnen- und Experteninterviews mit Neuzugezogenen in Einfamilienhäusern basieren, wissenschaftlich einordnen zu können, wurde im ersten Teil theoretisch auf die Moderne und Postmoderne mit ihren wirtschaftlichen Ausprägungen Fordismus und Postfordismus sowie den räumlichen Formen Suburbanisierung und Postsuburbanisierung Bezug genommen. Eine eindeutige Klassifizierung der Lebensformen der Zugezogenen als „postmodern“ konnte nicht erfolgen. Vielmehr stellte sich in unterschiedlichen Bereichen verschiedenes postmodernes Potenzial in den Lebensformen der Befragten heraus. Eher als „postmodern“ zu charakterisieren war die zugezogene Bevölkerung in den drei Feldern Öffentlicher Verkehr, Aktionsradien und Erwartungshaltung. Auch andere Gründe trugen dazu bei, dass der Wohnpark im Vergleich zu anderen Wiener Suburbias als neue Form von Suburbia bezeichnet werden kann.

VII Abstract

The present master's thesis deals with the so called Wohnpark Tullnerfeld, a housing development area in the suburban surroundings of Vienna. It is situated near the newly constructed station Tullnerfeld in the Lower Austrian municipality of Michelhausen. The thesis focuses on the question whether there is postmodern potential in the ways of life of the new population. If appropriate, this housing park could be characterized in another way than well-established suburban zones in the Viennese metropolitan area. On the basis of the first part – the theoretical one about modernism and post-modernism with its economical forms (fordism and post-fordism) as well as its spatial forms (suburbanization and post-suburbanization) – results from the second part – the empirical one with eleven expert-interviews with people who moved into detached houses – could be reviewed. There was no clear rating of the ways of life of the new population as postmodern. In fact, there were different postmodern potentials in diverse fields. Three fields could be identified, where the ways of life of the respondents could be classified as rather postmodern: public transport, ranges of action and expectations. Also other reasons lead to the conclusion that the Wohnpark can be described as a new form of suburbia in the Viennese metropolitan area.

VIII Curriculum Vitae

Persönliche Daten

Vor- und Zuname	Ursula Donhauser
Akademischer Grad	Bachelor of Arts (BA)
Geburtsdatum und -ort	05. Jänner 1990 in Tulln an der Donau
Nationalität	Österreich
Familienstand	ledig
Kontakt	u.donhauser@gmx.at

Ausbildung

10/2013 – dato	Masterstudium Geographie Universität Wien, Institut für Geographie und Regionalforschung
10/2009 – 06/2013	Bachelorstudium Geographie Universität Wien, Institut für Geographie und Regionalforschung Bachelorarbeit: Globalizing Cities in Asien im Vergleich: Mumbai, Bangkok und Hong Kong
09/2004 – 06/2009	Höhere Bundeslehranstalt für wirtschaftliche Berufe Tulln an der Donau Schwerpunkt: Internationale Kommunikation in der Wirtschaft Reife- und Diplomprüfung mit gutem Erfolg bestanden
09/2000 – 06/2004	Hauptschule I Tulln an der Donau
09/1996 – 06/2000	Volksschule Michelhausen

Berufserfahrungen

2010 – 2015 (je 04 – 10)	Geringfügige Beschäftigung bei „Die Garten Tulln“ im Empfangs- bzw. Kassabereich
07/2012	Praktikum beim Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung RU2)
08/2011	Praktikum beim Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung LAD1)
07/2009 – 08/2009, 07/2008	Praktika bei „Die Garten Tulln“
07/2007 – 09/2007	Praktikum als Servicekraft im Hotelgewerbe in Hinterglemm