



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Das Dorf in der Stadt –
Historische Wiener Ortskerne unter Druck?“

verfasst von / submitted by

Sebastian Zenz, BA

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

Wien, 2021 / Vienna 2021

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

A 066 857

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

Masterstudium Raumforschung und Raumordnung

Betreut von / Supervisor:

Univ.-Prof. Dr. Axel Prieb

Eidesstattliche Erklärung

Ich versichere:

- dass ich die Masterarbeit selbstständig verfasst, andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel nicht benutzt und mich auch sonst keiner unerlaubten Hilfe bedient habe.
- dass alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus veröffentlichten und nicht veröffentlichten Publikationen entnommen sind, als solche kenntlich gemacht sind.
- dass ich dieses Masterarbeitsthema bisher weder im In- noch im Ausland (einer Beurteilerin/ einem Beurteiler zur Begutachtung) in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt habe.
- dass diese Arbeit mit der vom Begutachter beurteilten Arbeit übereinstimmt.

Ort, Datum

Unterschrift

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	I
Abstract	I
1 Einleitung	1
1.1 Relevanz der Arbeit.	1
1.2 Aktueller Forschungsstand & Diskurs	1
1.3 Forschungsgegenstand.	2
1.3.1 Problemstellung.	2
1.3.2 Forschungsfragen	3
1.3.3 Forschungsspezifischer Untersuchungsraum	4
1.4 Zielsetzung und Aufbau der Arbeit.	4
1.5 Methodisches Vorgehen	4
1.5.1 Überblick der Forschung & Methodik	4
1.5.2 Gewählte Methoden im Detail	6
2 Theoretische Grundlagen	9
2.1 Begriffsdefinitionen.	9
2.2 Theorie der zentralen Orte	10
2.3 Räumliche Transformationsprozesse	12
2.3.1 Verstädterung.	12
2.3.2 Strukturwandel im Einzelhandel	14
2.2.3 Funktionsverlust von Stadtteilzentren und Ortskernen	15
2.2.4 Ursachen und Folgen des Ortskernsterbens	16
2.2.5 Dörfliche Lebensweise & Identität.	17
3 Städtebauliche Leitbilder & Konzepte	18
3.1 Bisheriger Diskurs städtebaulicher Leitbilder.	18
3.1.1 Entwicklungen Ende des 20. Jahrhunderts	18
3.1.2 Nachhaltige Stadtentwicklung	19
3.1.3 Kompakte Stadt versus Flächenstadt.	20
3.2 Exkurs: Nachhaltigkeitstheorie	20
3.2.1 Die Säulen der Nachhaltigkeit	20
3.2.2 Resilienz.	21
3.3 Aktuellerer Diskurs städtebaulicher Leitbilder	22

3.4	Die polyzentrale Stadt.	23
3.5	Die Zwischenstadt.	25
3.5.1	Charakteristik der Zwischenstadt.	25
3.5.2	Urbanität & Zentralität.	27
3.5.3	Positionierung der Zwischenstadt	28
3.5.4	Handlungsfelder.	29
3.5.5	Kritik.	30
4	Räumliche Trends & globale Krisen	31
4.1	Globale Megatrends	31
4.2	Ökologische Trends im Rahmen der Klimakrise.	32
4.2.1	Nachbarschaftsgärten	32
4.2.2	Urbane Landwirtschaft.	33
4.3	Lokalität im Aspekt der Corona-Krise	36
5	Kommunale Strategien und Konzepte – Wien	38
5.1	Übergeordnete Konzepte	38
5.1.1	Räumliche Ziele ÖREK 2030	38
5.1.2	Maßnahmen zur Stärkung von Ortskernen	40
5.2	Wiener Diskurs	40
5.2.1	Grundlegende Transformationsprozesse.	40
5.2.2	Stadtentwicklungsplan (STEP 2025)	41
5.2.3	Polyzentrales Wien.	42
5.2.4	Nahversorgung.	45
5.2.5	Öffentlicher Raum & Mobilität.	46
5.2.6	Grün- und Freiräume.	48
5.3	Die Bedeutung der historischen Ortskerne.	50
5.4	Untersuchungsraumbezogene Stadtteilkonzepte	52
5.4.1	Räumliche Entwicklungen & Konzepte - Donaustadt	52
5.4.2	Räumliche Entwicklungen & Konzepte - Favoriten	55
6	Das Dorf in der Stadt – Fallbeispiel: Wiener Stadtrand	57
6.1	Der Untersuchungsraum.	57
6.1.1	Abgrenzung des Untersuchungsraums	57
6.1.2	Aktuelle Debatten im Untersuchungsraum	58
6.1.3	Vorstellung des Untersuchungsraums.	59
6.1.4	Allgemeines zu den Untersuchungsgebieten.	62

6.2	Untersuchungsraum Ost.	63
6.2.1	Aspern	64
6.2.2	Hirschstetten	68
6.3	Untersuchungsraum Süd	71
6.3.1	Oberlaa.	72
6.3.2	Rothneusiedl	77
7	Ergebnisdarstellung	80
7.1	Herausforderungen am Wiener Stadtrand	82
7.2	Perspektive „Versorgung“	85
7.3	Perspektive „Öffentlicher Raum“	87
7.4	Perspektive „Landwirtschaft“	90
7.5	Perspektive „Identität“	92
8	Diskussion der Erkenntnisse	95
8.1	Herausforderungen der historischen Ortskerne	95
8.2.	Zentrale Aspekte rund um die historischen Wiener Ortskerne	96
8.2.1	Identität.	96
8.2.2	Landwirtschaft	97
8.3	Potenziale und Grenzen bei der Profilierung der historischen Ortskerne	98
8.3.1	Grenzen	98
8.3.2.	Potenziale.	98
8.4	SWOT-Analyse	99
8.5	Handlungsempfehlungen	100
8.5.1	Handlungsfeld „Öffentlicher Raum & Mobilität“	101
8.5.2	Handlungsfeld „Identität“	101
8.5.3	Handlungsfeld „Versorgung“	101
9	Conclusio	103
	Quellenverzeichnis.	105
	Abbildungsverzeichnis.	111
	Tabellenverzeichnis	112

Kurzfassung

Orts- und Stadtkerne im Allgemeinen, vor allem aber historisch dörfliche Strukturen am Wiener Stadtrand, sind mit einer Vielzahl an Problemstellungen konfrontiert. Der Verlust der Versorgungsfunktion, der Multifunktionalität sowie eine zunehmende Trennung räumlicher Funktionen stellen diese Strukturen vor große Herausforderungen. Zudem führt die zunehmende Verkehrsbelastung, bedingt durch eine autoorientierte Raumgestaltung, zu einem zunehmenden Verlust der Aufenthaltsqualität und einem daraus resultierenden Attraktivitätsverlust dieser Orte.

Die historischen Ortskerne am Wiener Stadtrand zeichnen sich durch ihre vielfältige sozial-kulturelle und historische Identität aus, welche vor allem durch ihre landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft charakterisiert ist. Sie übernehmen zudem zu einem gewissen Grad lokale Versorgungsaufgaben. Stadtentwicklungsprozesse im Umfeld dieser Ortskerne sind immer wieder Kritik ausgesetzt bzw. lösen zumindest oftmals auch emotional geführte Diskurse aus, da der zunehmende Verlust der genannten Faktoren befürchtet wird. In den städtischen Strategien und Konzepten nehmen diese dörflichen Strukturen, trotz aller Aktualität, dennoch meist nur eine untergeordnete Rolle ein. Diese Arbeit soll daher einerseits Aufschluss darüber geben, welche Potenziale die historischen Ortskerne am Wiener Stadtrand bergen, andererseits aber auch die Grenzen dieser als lokale Versorgungszentren aufzeigen.

Abstract

Generally speaking, town- and city centres, but most prominently, historically rural structures on the Viennese periphery are facing some major challenges. For instance, the loss of a functioning supply chain, its multifunctionality, as well as an increasing separation of spatial functions represent only some of the above mentioned challenges. Furthermore, the quality of stay of these spaces and subsequently their levels of attractivity are negatively influenced by the rise in traffic load, due to a more car-oriented design of spaces.

The historic town centres on the Viennese outskirts are characterised by a diverse socio-cultural and historical identity, rooted in a cultural background that focused on agriculture. Up to a certain point, these spaces provide local supply demands. There is harsh critique or emotionally led discourses, whenever those historic town- and city centres are being the object of urban development projects. Most people fear the loss of attractiveness of these places. In most cases, these rural structures only occupy a subordinated role in the processes of city planning. This thesis therefore illustrates on one hand the potential of these historic town centres on Vienna's periphery, but on the other hand clearly presents some limitations to the role of those spaces as a local supplier.

1 Einleitung

Im Folgenden sollen eingangs die Relevanz des Themas, der gegenwärtige Diskurs sowie die Problemstellung und die daraus resultierenden Forschungsfragen erörtert werden. Des Weiteren wird die Zielsetzung formuliert sowie der Aufbau der Arbeit und das Forschungsdesign dargestellt. Abschließend werden die angewandten Methoden und allgemein relevante Begrifflichkeiten dargelegt.

1.1 Relevanz der Arbeit

Städtische Leitbilder in der Geographie beschäftigen sich seit geraumer Zeit mit dem Zwischenraum innerhalb von Stadtregionen und Ballungsräumen, insbesondere auch mit dem Stadtrand und dem umgebenden städtischen Umland. Zudem gewinnen neue Entwicklungen und Trends an Bedeutung, wodurch die Aktualität bisheriger Leitbilder und kommunaler Strategien in Frage zu stellen ist. Aktuelle Krisen verstärken zudem den Bedarf an nachhaltigen, an neue Bedingungen adaptierte, Planungsansätzen.

Ehemalige Ortschaften am Rand der (heutigen) administrativen Grenzen einer Stadt, insbesondere in Wien, sowie deren umgebende Kulturlandschaft stellen ein Spezifikum im Zuge der Siedlungsentwicklung am Stadtrand dar. Diese sind durch spezielle Charakteristika vom Umland zu unterscheiden, unterliegen aber im Angesicht globaler und regionaler Transformationsprozessen und Trends einem Bedeutungs- und Funktionswandel. Den genannten Aspekten wird in Bezug auf dieses Spezifikum in bisherigen wissenschaftlichen Publikationen bislang kaum Beachtung geschenkt, obwohl die historischen Ortskerne am Wiener Stadtrand in den vergangenen Monaten und Jahren medial und politisch oft thematisiert wurden.

1.2 Aktueller Forschungsstand & Diskurs

Die Haltung gegenüber städtebaulichen Leitbildern hat sich in der jüngeren Vergangenheit grundlegend geändert. So dienen Leitbilder heute viel mehr als Diskussionsgrundlage, auch für die breite Öffentlichkeit, und orientieren sich vermehrt an aktuellen Trends und Problemstellungen in der Stadtpolitik (vgl. Denzer und Weißner 2019, 188f.).

Sich verändernde ökonomische, soziale, kulturelle und politische Rahmenbedingungen, führen zu einer tiefgreifenden Veränderung der Stadt, die gleichermaßen Gefahren mit sich bringt aber auch neue Gestaltungspotenziale ermöglicht (vgl. Vincenzotti 2017, 130). Die zunehmende Zersiedelung der Landschaft führt zudem in der Folge zu einer Auflösung des traditionellen Gegensatzes zwischen Stadt und Land (vgl. Sieverts 1999, 161). Bestehende Ansätze sind unter anderem das Leitbild der traditionellen, europäischen Stadt, sowie das gegensätzliche Modell der verstädterten Landschaft, welche aufgrund der genannten transformativen Prozesse von Thomas Sieverts hinterfragt werden. Sein „Zwischenstadt“-Modell stellt hierbei einen Kompromiss aus den resultierenden Entwicklungen dar (vgl. Vincenzotti 2017, 130).

Im jüngeren Diskurs wird mit dem Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung auf aktuelle räumliche Trends und Problemstellungen reagiert. Der Fokus auf ressourcenschonende und umweltverträgliche Ansätze gewinnt an Bedeutung und spiegelt sich auch in der Beschlussfassung (z.B.: Charta von Aalborg) von umweltspezifischen Konferenzen auf europäischer oder internationaler Ebene wider (vgl. Heineberg 2017, 141f.). In diesem Aspekt bestimmen gegenwärtig drei Mega-

Trends die Stadtentwicklung: der ökonomische Strukturwandel, der demographische Wandel und die Globalisierung (vgl. Siebel 2012, 204). Zudem stellt der Klimawandel eine weitere bedeutende Problemstellung dar. Diese Entwicklungen fordern daher ein verstärktes Handeln auch auf regionaler Ebene, über Stadtgrenzen hinaus (vgl. Heider et al. 2012, 260).

Die angesprochenen Transformationsprozesse lassen sich auch gegenwärtig in österreichischen Orts- und Stadtkernen ablesen, welche häufig von einem Funktionsverlust betroffen sind. Der Verlust von Zentrenfunktionen in mittleren und großen Städten nimmt zu, leere Erdgeschoße sind die Folge. Für multifunktionale und vitale Zentren bedarf es daher einer Verschränkung von Wohnen, Wirtschaft, Nahversorgung, sozialer Infrastruktur und öffentlichen Freiräumen (vgl. ÖROK 2019b, 13f.). Besonders durch die aktuelle Corona-Pandemie, hat sich gezeigt, wie anfällig das System der globalen Vernetzung in Krisenzeiten sei. Dies führt zu einem Übergang in eine neue Epoche, nämlich jene der nachhaltigen Glokalisierung. Diese kommt besonders der steigenden Nachfrage an Heimat und Nachbarschaft nach. Gerade die Krise hat dazu geführt, dass die Menschen wieder das Lokale und kommunal Überschaubare schätzen, wobei selbiges auch für die heimische Landwirtschaft gilt. Der städtische Raum sei, so Dettling, anfälliger und nervöser als der ländliche Raum, war die Corona-Pandemie gerade für ihn eine besonders große Herausforderung. Kleinstädtische und dörfliche Strukturen hätten durch ihre bestehenden Netzwerke bestochen. Zudem könne die Pandemie als Motor einer Stadtflucht bezeichnet werden. Die progressive Provinz geht bei diesem Prozess als Bindeglied beider Welten als großer Gewinner hervor, in dessen Kommunen sich der Stadt-Land-Gegensatz aufhebt (vgl. Dettling 2020, o.S.).

Die historischen Wiener Ortskerne am Stadtrand bedienen das angesprochene Spannungsfeld. Die zunehmende Suburbanisierung und damit einhergehende transformative Entwicklungen stellen sie vor gewisse Herausforderung, welchen es entgegenzusteuern bedarf.

1.3 Forschungsgegenstand

Neben dem genannten wissenschaftlichen Diskurs, insbesondere die im Rahmen der Siedlungsentwicklung stehenden generelle Prozesse, Trends und Strategien der gesamträumlichen Betrachtung, werden die allgemeinen Forschungsfragen in Folge abgeleitet und auf kleinräumiger Ebene, dem gewählten Untersuchungsraum, den historischen Wiener Ortskernen am Stadtrand, analysiert.

1.3.1 Problemstellung

Bereits im Stadtentwicklungsplan 2005 werden die alten Ortskerne als Erweiterung für das vielseitige Spektrum der Wiener Stadtstrukturen verstanden. Sie seien besonders reizvolle Elemente und würden wesentlich zur Wiener Identität beitragen (vgl. MA18 2010, 56). Jedoch unterliegen die historischen Ortskerne mittlerweile einem Bedeutungs- und Strukturwandel und sind zudem oftmals durch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen geprägt. Daher stehen sie vor großen Herausforderungen. Es gelte es außerdem zu vermitteln, welche Bedeutung und welches Potenzial die historisch gewachsenen Bezugsräume besitzen (vgl. MA18 2015b, 5).

Die Eingliederung historisch gewachsener Ortskerne spielt auch im Rahmen der Strategie des polyzentralen Wiens eine Rolle. Diese würden jedoch durch den negativen Einfluss des autoorientierten Einzelhandels beeinflusst. Vollwertige Ortskerne und Zentrenstrukturen werden hierdurch vor neue Herausforderungen gestellt. Dennoch sollen die alten Ortskerne auch abseits der Haupt- und

Quartierszentren bei einer hochwertigen Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen für den kurzfristigen Bedarf weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Weiters dienen sie als wichtige Identifikationspunkte innerhalb der peripheren Stadtteile sowie der angrenzenden Stadterweiterung und tragen funktional zur Versorgung und zum kulturellen Leben bei (vgl. MA18 2020, 16f., 35).

Eine Bevölkerungsentwicklung von +25% innerhalb der letzten Dekade im 22. Wiener Gemeindebezirk, sowie die Tatsache, dass die Hälfte aller bis 2011 errichteten Gebäude nach 1981 erbaut wurde, unterstreichen die Dynamik des Wiener Stadtrands rund um die ehemaligen Ortschaften im Osten (MA23 2020, o.S.). Der regelrechte „Bau-Boom“ in den vergangenen Jahren und einer daraus resultierenden Zunahme der Verkehrsbelastung führt immer wieder zu Kritik (vgl. Putschögl, Der Standard 2019). Neben der Donaustadt weist der 10. Bezirk die größten Flächenreserven für zukünftige Stadterweiterungen auf. Besonders im Süden des Bezirks, rund um die historischen Ortschaften Oberlaa und Rothneusiedl befinden sich noch Stadterweiterungsflächen, welche in den kommenden Jahren entwickelt werden sollen (vgl. Gerstl und Knabl, Wiener Zeitung 2020).

Kritik an der aktuellen Verkehrs- und Siedlungsplanung in und rund um die historischen Ortschaften üben unter anderem örtliche Bürgerinitiativen aus. Planungsprojekte wie die Stadtstraße Aspern, die zunehmende Abwanderung von Geschäften und Einrichtungen oder andere Aspekte der Stadtentwicklung stehen im Fokus dieser Initiativen und werden aktuell auch medial breit diskutiert. Durch einen zunehmenden Siedlungsdruck, einer steigenden Verkehrsbelastung sowie durch demographische und strukturelle Veränderungen ist von einem Transformationsprozess und einem Funktionsverlust der historischen Ortskerne am Stadtrand auszugehen. Eine Reduktion der Lebensqualität der ansässigen Bevölkerung sowie eine zunehmende Unattraktivität des öffentlichen Raums sind hierbei relevante Faktoren. Diese Transformationsprozesse, die daraus resultierenden Problemstellungen und potenzielle Chancen für diese Quartiere sind aus aktueller Sicht in den bisherigen städtischen Planungen nicht weitreichend berücksichtigt und sollen in dieser Arbeit mittels Beantwortung folgender Forschungsfragen thematisiert werden.

1.3.2 Forschungsfragen

Auf Basis der aktuellen Thematik und der erläuterten Problemstellung lassen sich folgende allgemeinen Forschungsfragen ableiten:

» Mit welchen Herausforderungen sind die historischen Wiener Ortskerne in Bezug auf die Bebauungs- Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur, im Zuge der wachsenden Stadt, konfrontiert? «

» Welche Aspekte spielen rund um die historischen Wiener Ortskerne, im Hinblick der wachsenden Stadt eine zentrale Rolle und inwiefern lassen sich diese in diesem Zusammenhang charakterisieren? «

» Welche Potenziale und Grenzen, insbesondere vor dem Hintergrund raumrelevanter Trends, gibt es bei der Profilierung der historischen Wiener Ortskerne als lokale Zentren und welche Handlungsempfehlungen lassen sich daraus ableiten? «

1.3.3 Forschungsspezifischer Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum wurde auf zwei räumliche Teilbereiche beschränkt, den Süden von Wien-Favoriten sowie den Osten von Wien-Donaustadt. Als kleinräumige Untersuchungsgebiete dienen hierbei die historischen Ortskerne von Oberlaa und Rothneusiedl, sowie von Aspern und Hirschstetten. Die detaillierte Abgrenzung und Erläuterung ist im Kapitel „6.1.1 Abgrenzung des Untersuchungsraums“ zu finden.

1.4 Zielsetzung und Aufbau der Arbeit

Die Betrachtung städtischer Leitbilder, sowie die Erläuterung von Ursachen und Wirkungen von räumlichen Transformationsprozessen, sowie Analyse der städtischen Fachkonzepte dient als Grundlage für die darauffolgende empirische Auseinandersetzung. So werden beispielsweise der Bedeutungs- und Strukturwandel im Einzelhandel oder die Veränderung bzw. das „Sterben“ von Stadtteilzentren auf Grundlage der Literatur erörtert. Ein besonderer Fokus wird hierbei unter anderem auf Identität, Versorgung und Landwirtschaft, insbesondere im Aspekt der nachhaltigen Stadtentwicklung, gelegt, welche sowohl auf theoretischer als auch auf empirischer Ebene diskutiert werden.

Ziel der Auseinandersetzung mit diesem Thema soll die Schaffung einer potenziellen Zukunftsperspektive für attraktive, belebte und funktionale Wiener Ortskerne auf Basis von Handlungsempfehlungen für eine zukünftige konzeptionelle/strategische Planungsperspektive sein.

1.5 Methodisches Vorgehen

1.5.1 Überblick der Forschung & Methodik

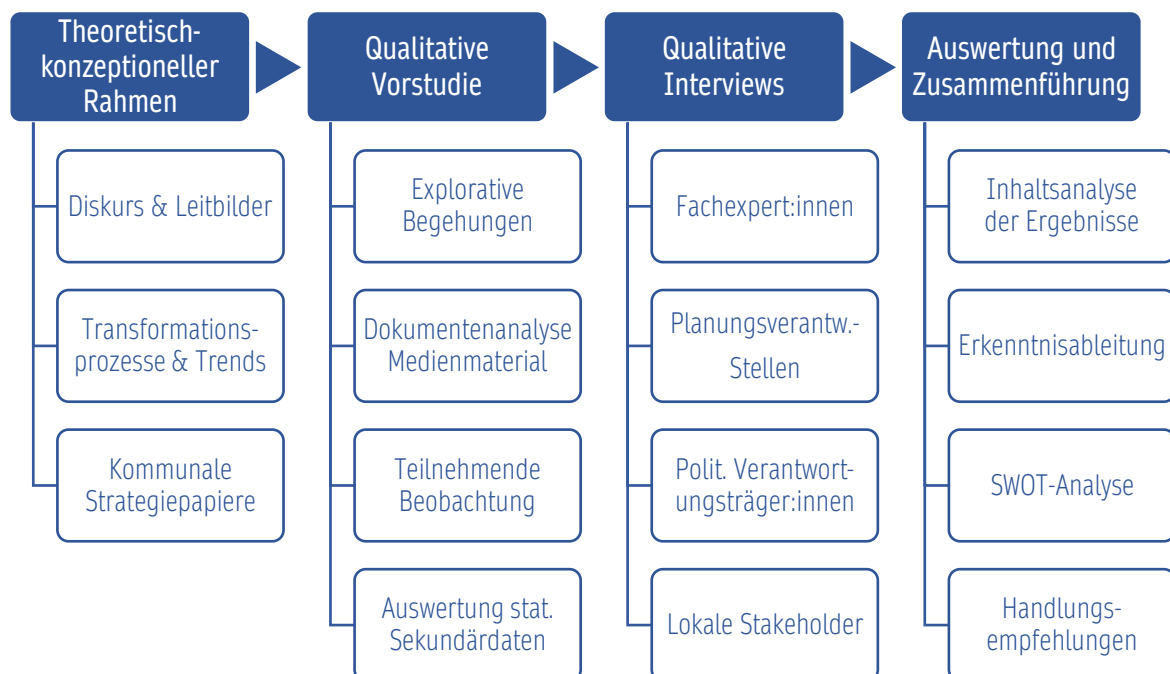


Abbildung 1: Schematischer Überblick des methodischen Vorgehens, eigene Darstellung

Theoretisch-konzeptioneller Rahmen

Basis der Arbeit bildet eine Literaturanalyse, welche einen theoretisch-konzeptionellen Rahmen für die folgende empirische Analyse darstellt. Dieser umfasst die Auseinandersetzung mit der Entwicklung stadtgeographischer Leitbilder aus allgemeiner Fachliteratur. Zudem werden raumrelevante Transformationsprozesse und Trends in Bezug auf die Fragestellung erörtert. Auf kommunaler Ebene spielen die strategischen Planungen und einzelnen Konzepte der Stadt Wien, im Rahmen einer umfassenden Grundlagenforschung, für die weitere empirische Auseinandersetzung eine bedeutende Rolle.

Qualitative Vorstudie

Die empirische Arbeit umfasst zwei Teilbereiche. Ersterer stellt hierbei die qualitative Vorstudie, welche als Grundlage der qualitativen Interviews dient, dar. Diese umfasst explorative Begehungen zur Erfassung des Ist-Zustands der gewählten Untersuchungsgebiete. Zudem wurde themenspezifisches Medienmaterial im Sinne einer Dokumentenanalyse bearbeitet. Hierfür wurden Print- und Onlinemedien auf potenzielle themen- und untersuchungsraumrelevanten Aspekte gesichtet. Für den Untersuchungsraum Ost wurden in weiter Folge Online-Bürger:innen-Fragenstunden (von politischen Verantwortungsträger:innen) in Bezug auf das Thema und den zu untersuchenden Raum analysiert. Die teilnehmende Beobachtung an einer partizipativen Bürger:innenveranstaltung, unter Federführung der planungsverantwortlichen Stellen, für ein zu erstellendes Entwicklungskonzept, welches den Untersuchungsraum Süd umfasst, ermöglichte zudem einen tiefergehenden Einblick in die Problemstellungen und Planungsansätze der Untersuchungsgebiete.

Unter Zuhilfenahme statistischer Sekundärdaten und den Erkenntnissen aus weiteren Begehungen, Dokumentationen und Kartierungen, wird der Untersuchungsraum dargestellt.

Qualitative Interviews

Qualitative Interviews bilden das Kernelement der Untersuchung. Mithilfe einer Stakeholder-Analyse wurden relevante Interviewpartner:innen für eine Befragung ermittelt. Diese wurden in vier unterschiedliche Kategorien untergliedert; Fachexpert:innen, Vertreter:innen von planungsverantwortlichen Stellen (Magistrat), politischen Verantwortungsträger:innen (Bezirksvorstellung) sowie lokalen Stakeholder:innen (Bürgerinitiativen, lokale Leitbetriebe). Diese wurden in Form eines problemzentrierten Leitfadeninterviews vorgenommen, unter Zustimmung der Befragten aufgenommen, anschließend transkribiert bzw. protokolliert und, für die folgende Inhaltsanalyse, mittels eines induktiven Codesystems kodiert. Ergänzend, sofern die Möglichkeit bestand, wurde im Zuge des Interviews ein gemeinsamer Stadtteilspaziergang im untersuchenden Gebiet vorgenommen, um einen tiefergehenden Einblick in das Untersuchungsgebiet erhalten zu können.

Auswertung und Zusammenführung

In einem abschließenden Schritt wurden die Auswertung und Zusammenführung der erlangten Erkenntnisse vorgenommen. Hierfür wurden die transkribierten bzw. protokollierten Interviews im Sinne einer qualitativen Textanalyse (Inhaltsanalyse nach Mayring) reduziert, analysiert und interpretiert. Verwendete Programme stellen hierbei MAXQDA und Citavi dar. Zudem wurde eine SWOT-Analyse in Bezug auf die gewählten Untersuchungsgebiete erfasst. Abschließend wurden auf Basis der erlangten Erkenntnisse, Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen formuliert.

1.5.2 Gewählte Methoden im Detail

Im Sinne der Nachvollziehbarkeit der gewählten Methoden, werden diese anhand von Literatur, welche als Rahmen für die Arbeit herangezogen wurde, nachfolgend kurz erläutert.

Zudem sei noch zu erwähnen, dass es grundsätzlich bei der Analyse des Raums oftmals zu einer Kombination mehrerer qualitativer und quantitativer Erhebungs- und Auswertungsmethoden kam. So stellen beispielsweise Kartierungen und Auswertung quantitativer Sekundärdaten ergänzende Instrumente im Zuge der Forschungsarbeit dar. Klassische qualitative Ansätze, wie die Auswertung von Interviews, Mitschnitten und Beobachtungsprotokollen ermöglichen eine intensive Auseinandersetzung des untersuchten Raums. Handlungsempfehlungen, welche nachvollziehbar aus den zuvor generierten Analyseergebnissen abgeleitet werden, können als Grundlage für künftige Planungsprozesse dienen. Die Darstellung von besonderen Qualitäten des Raums sowohl in der Gegenwart als auch in der Zukunft stellen zudem ein zentrales Element von räumlichen Untersuchungen dar (vgl. MA18 2012, 31f.).

Qualitative Forschung

In der qualitativen Forschung steht "das Verstehen" im Vordergrund. Wenig erforschte Themenfelder stehen im Fokus der Untersuchung. Im Gegensatz zum explorativen Ansatz steht die quantitative Forschung, welche zumeist bereits bestehendes allgemeines Wissen deduktiv überprüft (vgl. Meier Kruker und Rauh 2016, 4). Im Zuge von qualitativen Erhebungen spielt Offenheit eine zentrale Rolle. So sind nicht alle Forschungsschritte strikt vorgegeben und abgetrennt, sondern werden im Laufe der Forschung angepasst. Dies gilt auch für die einzelnen Methoden, welche angewandt werden. Diskussionen, Beobachtungen, Befragungen sind meist offen gestaltet um neue Aspekte erkunden und verstehen zu können (vgl. Meier Kruker und Rauh 2016, 4, 14). Eine objektive Forschung, welche Reliabilität und Repräsentativität zur Gänze miteinschließt, ist im qualitativen Spektrum schwer möglich. Viel eher werden subjektive Wirklichkeiten von Akteur:innen, welche als Repräsentant:innen zu verstehen sind, erfasst, aus welchen sich potenzielle Handlungsstrategien ableiten lassen (vgl. Meier Kruker und Rauh 2016, 32ff.).

Dokumentenanalyse

Die Dokumentenanalyse ist ein qualitativ-interpretatives Werkzeug um bestehendes Material, wie Texte, Videos, Tonaufnahmen etc., zu erschließen. Entscheidend ist hierbei auch die Berücksichtigung des Erkenntniswerts der gewählten Dokumente. So stellen unter anderem die Art des Materials sowie die Aussagekraft, als auch der räumliche und zeitliche Aspekt bedeutende Kriterien dar. Der Wert der Quellen zur Beantwortung der Forschungsfragen wird beurteilt, gefolgt von einer anschließenden Interpretation (vgl. Mayring 2016, 46 ff.).

Beobachtung

Die Beobachtung stellt ein Instrument dar, welches genutzt wird, um in der Explorationsphase das Untersuchungsgebiet kennen zu lernen. In der Geographie wird oftmals eine Kombination mehrerer qualitativer Erhebungsmethoden angewandt, z.B.: die Kombination von Befragung und Beobachtung. Die im Rahmen von Beobachtungen erfassten Daten werden in Protokollen zusammengefasst. Eine Möglichkeit stellt hierbei die teilnehmende Beobachtung dar. Relevante Aussagen im Zuge einer teilnehmenden Beobachtung werden im Detail erfasst. Zudem stellt die Kartierung in der

Geographie eine Möglichkeit dar, um den beobachteten Raum systematisch zu erfassen (vgl. Meier Kruker und Rauh 2016, 57, 61f., 84f.).

Befragung, Expert:inneninterviews

Qualitative Interviews dienen unter anderem zur explorativen Generierung von Wissen zu Themengebieten, in welchen bisher wenig Daten vorhanden sind. Unterschiedliche Sichtweisen, ihre Deutungsmuster, Erfahrungen und Wirkungszusammenhänge von Akteur:innen können mittels einer qualitativen Befragung erforscht werden (vgl. Blatter et al. 2018, 47).

Bei Expert:innen handelt es sich im Gegensatz zu Lai:innen um Personen, welche thematisch in dem behandelten Themenkomplex verhaftet sind und auch das Wissen besitzen um Einzelfälle miteinander zu Vergleichen. Lai:innen besitzen diese Expertise nicht, sind jedoch im Alltag mit dem behandelten Thema auf unterschiedliche Art und Weise konfrontiert. Hierbei können Erfahrungen, Meinungen oder Wünsche ermittelt werden (vgl. Meier Kruker und Rauh 2016, 63ff.). Befragungen mit unterschiedlichen Schlüsselpersonen können eine wertvolle Erkenntnisquelle im Zuge der Erhebung darstellen. Dies können beispielsweise Expert:innen von Institutionen aus dem Untersuchungsgebiet, Anrainer:innen, Nutzer:innen oder sonstige Akteur:innen, wie Unternehmer:innen, Geschäftsleute etc., darstellen (vgl. MA18 2012, 62). Im Rahmen eines Expert:inneninterviews ist es sinnvoll, einen strukturierten Leitfaden zu erstellen, um gezielt relevante Fakten und Informationen abzufragen (Helfferich 2009, 179).

Problemzentriertes Leitfadeninterview

Diese Form des Interviews rührt um eine zentrale Problemstellung, welche zuvor erörtert wurde. Als Rahmen für die Befragung wird ein Leitfaden erstellt. Die Befragung kann sowohl offen, als auch semistrukturiert stattfinden (vgl. Mayring 2016, 67). Im Zuge einer Expert:innen-Befragung bei einer mittleren Fallzahl eignet sich ein teilstandardisiertes Verfahren, wodurch einerseits Vergleichbarkeit von Antworten gewährleistet ist, aber auch individuelle Fragen zu spezifischen Wissen auf der anderen Seite erhoben werden können (vgl. Meier Kruker und Rauh 2016, 64).

Die Aufbereitung des durchgeführten Interviews erfolgt mittels Transkription. Neben der wörtlichen und kommentierten Transkription, in der unter anderem Betonungsweisen und Dialekt berücksichtigt werden, steht beim zusammenfassenden Protokoll die Anhebung des Allgemeinheitsniveaus im Vordergrund (vgl. Mayring 2016, 89–95).

Stadtteilspaziergang

Begleitende Stadtteilspaziergänge ermöglichen dem/der Forschenden das Untersuchungsgebiet aus der Perspektive der Akteur:innen bzw. Nutzer:innen kennen zu lernen und eine tiefergehende Raumwahrnehmung zu erhalten. Durch die Begleitung von Expert:innen, Anrainer:innen oder Nutzer:innen können spezifische Räume (Treffpunkte, Konflikträume etc.) ermittelt werden. Die Dokumentation erfolgt mittels eines Protokolls, sowie ergänzenden Fotoaufnahmen. Für die im Zuge der Begehung nicht erfassbaren Erkenntnisse bedarf es eines Gesprächs bzw. Interviews mit Schlüsselpersonen (vgl. MA18 2012, 61).

Auswertung qualitativer Erhebungen

Die Auswertung von qualitativen Erhebungen (Texte, Protokolle, Transkripte) erfolgt mittels einer qualitativen Inhaltsanalyse, beispielsweise durch die Kodierung relevanter Textstellen. Letzteres kann induktiv (aus dem Material heraus) oder deduktiv (theoriegeleitet) durchgeführt werden. Im Rahmen einer qualitativen Inhaltsanalyse wird das Datenmaterial reduziert, paraphrasiert (vgl. MA18 2012, 64).

Qualitative Textanalyse

Der Fokus der qualitativen Textanalyse liegt bei der Auswahl von Textelementen, deren Analyse sowie der anschließenden Bewertung dieser. Eine mögliche Technik ist hierbei die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring. Hierbei wird in drei aufeinanderfolgenden Schritten vorgegangen. Eine Zusammenfassung bzw. Reduktion wesentlicher Inhalte steht zu Beginn. In einem weiteren Schritt stehen die Explikation und Paraphrasierung des Materials, das bedeutet, dass der Kontext von Aussagen dargestellt und deren Sinngehalt seitens des Bearbeiters wiedergegeben wird (vgl. Meier Kruker und Rauh 2016, 80f.).

SWOT-Analyse

Eine SOWT-Analyse (=engl. Akronym für Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken) ist eine Momentaufnahme, welche in der dazu dient, relevante Faktoren zu erkennen und sichtbar zu machen. Weiters zielt sie darauf ab, potenzielle Handlungsoptionen aufzuzeigen (vgl. Stöglehner 2019, 191f.).

2 Theoretische Grundlagen

Im Folgenden werden zunächst räumliche Begrifflichkeiten, welche als Grundlage für die weitere Darstellung dienen, erläutert. In weiterer Folge erfolgt eine Auseinandersetzung mit raumrelevanten Transformationsprozessen, wie beispielsweise der Verstädterung, Urbanisierung, des Struktur- und Funktionswandels, sowie in Bezug auf die dörfliche Lebensweise und Identität.

2.1 Begriffsdefinitionen

Zu Beginn dieses Kapitels erfolgen Erläuterungen zur Abgrenzung von bedeutsamen Begrifflichkeiten innerhalb der Forschungsarbeit. Diese beziehen sich zudem insbesondere auf die thematischen Überbegriffe des theoretisch-konzeptionellen Rahmens.

Kernstadt

Der Begriff Kernstadt beschreibt das Kerngebiet einer Agglomeration (siehe unten). Im deutschsprachigen Raum wird zudem oftmals zwischen den Begriffen Kern- und Innenstadt unterschieden, wobei Innenstadt meist als Synonym für den zentralen Geschäftsbereich verwendet wird. Als Kernzonen werden Gebiete bezeichnet, die durch eine hohe Einwohnerdichte und Beschäftigtendichte gekennzeichnet sind. Sie verfügen zudem über eine Außenzone mit einem hohen Auspendleranteil in die Kernzone, welche singulär oder im Zusammenspiel mit anderen Kernzonen Stadtregionen ergeben (vgl. ÖROK 2017, 42f.).

Suburbaner Raum

Neben dem urbanen Raum, welcher durch eine oder mehrere Kernstädte gekennzeichnet sei, stellen suburbane Räume das Umland dieser dar. Diese beiden Bereiche seien sowohl funktional als auch in Bezug auf die Versorgung eng miteinander verflochten und werden in der Gesamtheit als städtischer Raum, oftmals auch als Verdichtungs- oder Agglomerationsraum bezeichnet (vgl. Gaebel 2004, 62).

Agglomeration

Die Begriffe Agglomeration bzw. Agglomerationsraum sind vor allem für die Unterscheidung von Städten bzw. Stadtregionen, verstanden als urbanes Kerngebiet mit funktional verflochtenem Umland und dem ländlichen Raum, von Bedeutung (vgl. ÖROK 2017, 41).

Stadtregion

Eine Stadtregion bezeichnet in Bezug auf die Siedlungsstruktur, einen oftmals nicht politisch oder rechtlich zusammenhängenden Raum, die aus mehreren Städten und Gemeinden bestehen kann. Sie kann somit aus mehreren sogenannten Kernstädten und den jeweiligen verbundenen Umlandregionen bestehen (vgl. ÖROK 2017, 46). Boustädt beschreibt hier vier dominierende Zonen; die Kernstadt und das Ergänzungsgebiet, welche auch als Kerngebiet zusammengefasst werden können, eine verstädterte Zone, welche eine aufgelockerte Siedlungsstruktur aufweist und erwerbsmäßig stark mit dem Kerngebiet verflochten ist, sowie eine Randzone der Stadtregion. Diese bildet eine fließende Grenze zum Umland. Dieser Bereich ist zunehmend peripher und landwirtschaftlich geprägt (vgl. Heineberg 2017, 61).

Leitbild

In der Stadtplanung hat der Begriff des Leitbilds eine zweifache Bedeutung: Einerseits bezeichnet es Vorstellungen der städtebaulichen Entwicklung, das Orientierung für den Berufsstand der Stadtplanung in einer bestimmten Epoche darbietet [Städtebauliches Leitbild]. Andererseits versteht man unter dem Begriff ein Bündel von Stadtentwicklungszielen einer Kommune, welches aufeinander abgestimmt ist [oftmals auch als räumliches Leitbild bezeichnet]. Der Leitbild-Begriff setzt sich durch dieses erweiterte Verständnis von anderen, oftmals als Leitbilder bezeichneten, Schlagwörtern wie gesunde, autogerechte oder sichere Stadt, ab (vgl. Jessen 2021, 93f.).

Kommunale Entwicklungsplanung

Kommunale Entwicklungsplanung dient, im Sinne einer nachhaltigen Sicherung des kommunalen Wohls, als Werkzeug zur räumlichen Entwicklungssteuerung. Die konzeptionelle Planung ist Steuerungsinstrument von sich verändernden Bedingungen. Neben Landesentwicklungsprogrammen, stellen in Österreich regionale sowie örtliche Entwicklungsprogramme und -konzepte konkrete Planungsinstrumente dar (vgl. ÖROK 2017, 41).

Stadtentwicklungskonzepte stellten im Rahmen der Entwicklungsstrategien ein Stadtmarketing-Instrument dar, mit welchen spezifische Ziele formuliert werden. Längerfristige Umsetzungsziele sind hier als wesentliche Elemente anzusehen. Diese Konzepte basieren zumeist auf klassischen Leitbildern der Stadtentwicklung (vgl. Gaebe 2004, 165f.).

Stadterneuerung, Stadtumbau

Eine Möglichkeit in die Stadtstruktur einzugreifen, stellt die Maßnahme der Stadterneuerung und des Stadtumbaus, mit dem Ziel Attraktivität und Identität von Quartieren zu erhalten oder zu steigern, dar. Dies erfolgt entweder in Form einer sanften Stadterneuerung, beispielsweise durch Sanierungen des Altbestands oder radikal durch Abriss und Neubau, um Nutzungs- und Funktionsänderungen zu erreichen. Um eine Attraktivitätssteigerung, zum Beispiel durch eine verbesserte Aufenthaltsqualität oder Versorgung eines Viertels zu erreichen, wird in unseren Breiten oftmals zu baulichen oder kulturellen Maßnahmen gegriffen. Dies reicht von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen über Events bis Begrünungen des öffentlichen Raums (vgl. Gaebe 2004, 166f.).

2.2 Theorie der zentralen Orte

Bereits Ende der 20er, Anfang der 30er Jahre des vergangenen Jahrhunderts sind die ersten Beiträge der Zentralitätsforschung im geographischen Aspekt aufgekommen. Besonders bedeutend sei laut Heineberg die Zentrale-Orte-Theorie nach Christaller. Spätestens seit den 1960er Jahren wurde der Zentren-Begriff eine bedeutende Größe in der Stadtforschung und Raumplanung (vgl. Heineberg 2017, 17). Die Zentrale-Orte-Theorie bildet ein Theoriegebäude, welches die Hierarchie von Städten definiert. Die Rangordnung dieser Hierarchie ergibt sich durch die Ausstattung mit Gütern und Diensten, sowohl auf kommerzieller als auf öffentlicher Ebene, des unterschiedlicher Bedarfsgruppen der einzelnen Städte. Zugleich stellen die Städte auch zentrale Orte für das jeweilige funktionale Hinterland (Einzugsgebiet) dar (vgl. Humer und Kaucic 2020, 12f.).

Auch die Auseinandersetzung mit sozialgeographischen Fragestellungen gewann in diesem Zeitraum an Popularität. Die Betrachtung von Gesellschaften in städtischen Räumen sowie dessen Grundfunktionen stehen hier im Fokus (vgl. Heineberg 2017, 18f.). Die Verhaltens- und

handlungsorientierten Stadtgeographie setzt sich zum Ziel, Wahrnehmung und Bewertung städtischer Räume (wie städtische Quartiere, Straßenräume), sowie deren Zusammenhänge und Identifikation zu analysieren und unterscheidet sich somit von der angewandten Geographie, welche eine noch stärkere praxisorientierte Ausrichtung aufweist (vgl. Heineberg 2017, 21f.).

Eine Weiterentwicklung der Zentralen-Orte-Theorie stellt in diesem Aspekt das Konzept der zentralen Orte dar. Dieses geht über die modellhafte Nachzeichnung hinaus und inkludiert zusätzlich auch einen normativen Aspekt. Es findet somit eine Loslösung von der reinen Theorie hin zu einem umfassenden Instrument für öffentliche Investitions- und Standortpolitik statt, welches unter anderem durch schrittweise Verbesserungen wie der Verknüpfung mit anderen Konzepten, wie jenem der Polyzentralität nach Hans Heinrich Blotvogel, bis in die Gegenwart der Raumordnung etabliert ist (vgl. Humer und Kaucic 2020, 12f.).

Heineberg beschreibt die Schwierigkeit der Anwendung des zentralörtlichen Modells für städtische Verdichtungsräume. Innerstädtische Zentrensysteme seien von dem Begriff nicht ausreichend berücksichtigt. Zudem gäbe es differenzierte Auslegungen des Terminus Zentralität, die könne nämlich relativ (spezifische Konzentration einzelner Einrichtungen) und absolut (Gesamtbedeutung aller zentralen Einrichtungen) betrachtet werden (vgl. Heineberg 2017, 91–94). Der heutige Diskurs gehe zudem viel mehr auf aktuelle transformative Prozesse ein. Differenzierte Lebensstile, Veränderungen im Bereich Einzelhandel, Mobilität seien hierbei unter anderem bedeutende Faktoren (vgl. Heineberg 2017, 103f.).

Trotz aller Kritik stellt es bis heute einen einzigartigen Ansatz zur strukturierten Raumentwicklung mit regionaler Orientierung von Gemeinden und der räumlichen Organisation der Daseinsvorsorge dar. Vor allem vor dem Hintergrund von Veränderungen in Krisenzeiten, im wirtschaftlichen und sozialen Bereich, in der Kommunikations- und Transporttechnologie und in Bezug auf Nachfragekriterien und Marktmechanismen zeigen sich Veränderungen im Bereich von Zentralitäten und Regionalisierungen. Dies verlangt eine Neuinterpretation des Zentralen-Orte-Konzepts (vgl. Humer und Kaucic 2020, 12f.). Beim Konzept der zentralen Orte ergeben sich die verschiedenen Hierarchiestufen nicht durch einzelne Güter und Dienstleistungen, sondern erst durch das Zusammenspiel einer Vielzahl dieser. Zentrale Orte sind also multifunktional und nicht nur einseitig spezialisiert. Im Gegensatz hierzu steht das Konzept der Polyzentralität. Dies ist ein Netzwerk, in dem jeder Knoten spezielle Güter und Dienstleistungen anbietet. Die Verbindung der einzelnen Knotenpunkte ergibt im gesamtstädtischen Raum ein umfangreiches und zugleich variantenreiches Sortiment bzw. Angebot. Eine klare Hierarchie zwischen den einzelnen Knoten ist hier nicht erkennbar, vielmehr ermöglicht die Verknüpfung dieser ein großes Ganzes. Beide angesprochenen Konzepte lassen sich in ihrer Reinheit nicht in der Realität nicht vorfinden, weshalb eine graduelle Kombination aus beiden Zugängen plausibel erscheint. Denn die Diskussion selbst ist keineswegs nur eine theoretische. Gerade Einschränkungen wie sie in der aktuellen Corona-Pandemie spürbar waren, hemmen die Entfaltung unserer Gesellschaft und rücken die Auseinandersetzung mit der Daseinsvorsorge ins Zentrum. Zentralitäten verschieben sich nicht erst seit der Krise aber dadurch nochmals beschleunigt auf regionale Ebene (vgl. Humer und Kaucic 2020, 12f.).

2.3 Räumliche Transformationsprozesse

Die zuvor angesprochenen räumlich-transformativen Prozesse werden im Folgenden dargelegt. Sie bilden die Grundlage für die theoretisch-konzeptionelle Weiterentwicklung in der Stadtgeographie und stellen ebenso relevante Aspekte in Bezug auf Rahmenbedingungen des Untersuchungsgebiets dar.

Heineberg fasst drei räumliche Trends zusammen, welche sich für die Stadtentwicklung als problematisch erweisen:

1. Die anhaltende "flächenfressende" Siedlungsexpansion, beispielsweise ausgelöst durch Bevölkerungszuwächse, sich verändernde Haushaltsstrukturen oder das Bedürfnis einer suburbanen Lebensweise, führe zu einer Zunahme der Wohn- und Verkehrsflächen im städtischen Raum und dessen Umland.
2. Die räumlich-soziale Entmischung von Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit führe zu einer Konzentration der jeweiligen Aspekte (z.B.: Einkaufszentren) und hierdurch wiederum zu einer beträchtlichen Verstärkung des motorisierten Individualverkehrs (MIV).
3. Auf Basis der räumlichen Ausdehnung der zuvor genannten Aspekte komme es zudem zu einer zusätzlichen Belastung durch den MIV (vgl. Heineberg 2017, 143).

Siebel beschreibt zudem die drei Trends, die zurzeit die Stadtentwicklung bestimmen: der ökonomische Strukturwandel, der demographische Wandel und die Globalisierung. Der ökonomische Strukturwandel bezieht sich dabei auf den Wandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft, die zu einer unfaireren Gesellschaftsform führt, als es die Industriegesellschaft in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts gewesen ist. Neue, sich ändernde Ausprägungen sozialer Ungleichheiten sind die Folge; diese schlagen sich in der sozialräumlichen Struktur der Stadt nieder, was zu weiteren Benachteiligungen führen kann. Der demographische hingegen hat eine alternde Bevölkerung zur Folge, die Globalisierung zeigt sich vor allem durch internationale Wanderungsbewegungen (vgl. Siebel 2012, 204).

Der soziale und demographische Wandel im Zuge der Stadtentwicklung ist auf mehrere Ursachen zurückzuführen. Dieses Phänomen betreffe nicht ausschließlich die Gesamtstadt, vielmehr seien auch einzelne Stadtteile, oftmals seine Entwicklung benachbarte Quartiere diametral zueinander. Neben der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und der Wanderungsmobilität auf allen Ebenen, spielen soziale/kulturelle Veränderungen eine große Rolle. Das betrifft zum Beispiel Änderungen im Bereich der Lebensweise (Haushaltstypen, Wohnpräferenzen, Stadt-Land-Wohnen). Auch der ökonomische Strukturwandel, aber auch das Stadtimage spielen eine bedeutende Rolle im Rahmen aktueller Transformationsprozesse. Der Charme historische Bebauung sowie Prestige-Großprojekte sind hierbei Beispiele (vgl. Heineberg 2017, 276f.).

2.3.1 Verstädterung

Einen wesentlichen Aspekt im Zuge von räumlichen Veränderungsprozessen, stellt die Suburbanisierung dar. Diese beschreibt die Expansion der Stadt über die bisherigen Besiedelungsgrenzen und wird auch als intraregionale Dekonzentration diverser Faktoren in verdichteten Stadtregionen bezeichnet. Der Begriff umfasst alle Formen der Suburbanisierung, wie Wohnsuburbanisierung,

Gewerbe- und Industriesuburbanisierung, aber auch Bereiche wie Einzelhandel und Infrastruktur. Der Prozess der Suburbanisierung beschränkt sich nicht auf die Verlagerung der Besiedelung über administrative Grenzen einer Stadt hinaus, sondern kann auch Randzonen innerhalb einer Kernstadt auftreten (vgl. Heineberg 2017, 44f.). Die sich ausdehnende Stadt, welche auf die Entwicklung von locker bebauten Ein- und Mehrfamilienhausgebieten am Stadtrand zurückzuführen ist, führt zu weit ausgedehnten Stadtregionen. Diese wiederum setzen sich aus der Verflechtung von kompakten und suburbanen Siedlungsbereichen, Gewerbe- und Einkaufszentren entlang zentraler Verkehrsachsen und land- und forstwirtschaftlich genutzten Arealen zusammen (vgl. Breuste et al. 2016b, 7f.). Zudem können die Häufung von Maßnahmen in suburbanen, dünnen besiedelten Bereichen, wie Nachverdichtung, Grundstücksteilungen, Errichtungen von Stellplätzen, zu erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt und die Stadtökologie führen (vgl. Breuste et al. 2016b, 11).

Der Aspekt der Verstädterung beschreibt im Allgemeinen das Städtewachstum in Form eines Bevölkerungszuwachses. Restrukturierungen ehemaliger ländlich geprägter Flächen, beispielsweise im Zuge von Suburbanisierungsprozessen, werden als strukturelle Verstädterung bezeichnet. Urbanisierung sei im Gegensatz zur strukturellen Transformation der Stadt an sich als Veränderungsprozess der städtischen Lebensweise und Kultur, sowie deren Ausbreitung in ländliche Gebiete, zu verstehen (vgl. Denzer und Weißner 2019, 174f.). Die Ausweitung städtischer Lebensweisen auf rurale Räume ist beispielsweise in den Bereichen Wirtschaft, Konsum, Mobilität, Wohnen zu erkennen (vgl. Gaebe 2004, 18f.). Weitere Begriffe in diesem Spektrum stellen die intra-urbane Ruralisierung (Vordringen ländlicher Wohn- und Wirtschafts- und Verhaltensweisen in den städtischen Raum) und Reurbanisierung (neue Lebensstile und Haushaltstypen innerstädtischen Altbaulagen) (vgl. Heineberg 2017, 52).

Einen weiteren Aspekt stellt die funktionale Verstädterung dar, welche im Zuge der Stadtentwicklung eine bedeutende Rolle spielt. Neben der industriellen und tertiären Verstädterung ist auch der primäre Sektor beeinflusst. Hierbei spricht man von der urbanisierten Landwirtschaft, welche sich unter anderem mit Reiterhöfen und Treibhäusern am Stadtrand von Großstädten bemerkbar macht (vgl. Heineberg 2017, 52). Zudem komme es dadurch zu einer zunehmenden Entmischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Freizeit. Dies führe dazu, dass Einfamilienhaussiedlungen ohne Versorgungs- und Arbeitsfunktion und zu Einkaufszentren auf der grünen Wiese entstehen. Besonders im Aspekt der nachhaltigen Stadtentwicklung geraten diese Prozesse in den Fokus. Das Konzept der nachhaltigen Stadtentwicklung forciert nämlich eine Funktions- und Nutzungsmischung (vgl. Heineberg 2017, 53). Ziel hierbei ist es, nicht quantitatives, sondern viel eher qualitatives Wachstum zu erreichen. Die Schaffung von Urbanität, Integration, Reduktion von Segregation, Verkehrsreduktion sind hierbei Beispiele (vgl. Heineberg 2017, 53f.).

2.3.2 Strukturwandel im Einzelhandel

Einzelhandelsstruktur

Um ein grundsätzliches Verständnis der Einzelhandelsstruktur zu erhalten, kann die Untergliederung der unterschiedlichen Bedarfsgruppen des Einzelhandels herangezogen werden.

Heineberg unterteilt den Einzelhandel in drei Bedarfsstufen: Bedarfsstufe 1 beschreibt Güter des längerfristigen Bedarfs, wie Autos oder hochwertige Bekleidung. Diese ist vorrangig in den städtischen Haupteinkaufsstraßen oder in für den MIV günstigen Verkehrslagen am Stadtrand zu finden. Bedarfsgruppe 2 umfasst Waren, welche mittelfristig benötigt werden, wie Bücher, Bekleidung. Diese Einzelhandelsstandorte seien hierbei meist in den zentralen Geschäftslagen von Groß- und Mittelstädten, aber besonders auch an dezentralen suburbanen Lagen, welche einen starken autoorientierten Fokus haben (z.B.: Fachmarktzentren). In der Bedarfsstufe 3 werden Produkte des täglichen Bedarfs zusammengefasst. Dies umfasst unter anderem Lebensmittel, Zeitungen, Drogeriewaren) und sind sowohl in zentralen Lagen, aber auch in der Suburbia vorzufinden an von Passanten gut frequentierten Standorten zu finden (vgl. Heineberg 2017, 191).

Zudem wird in unterschiedliche Arten von Standortgemeinschaften unterteilt. Klassische Begrifflichkeiten sind hierbei unter anderem das Shoppingcenter und das Fachmarktzentrum. Für kleine Einzugsgebiete zur lokalen Versorgung gibt es das Modell der Nachbarschaftszentren, welche vorwiegend Produkte des täglichen Bedarfs (Bedarfsstufe 3) meist auf einer Fläche von 3.000-8.000 Quadratmeter anbieten. Ein Lebensmittelmarkt dient hierbei als zentrales Element (vgl. Heineberg 2017, 198).

Die Standorttendenzen insbesondere im tertiären Sektor seien von Angebot und Nachfrage und zusätzlich von einer subjektiven Standortpräferenz geprägt. Generell ist die Bedeutung von Standortfaktoren generell schwer zu beurteilen, da dies stark von räumlichen, zeitlichen und branchenspezifischen Faktoren abhängig ist und der tertiäre Sektor ohnehin relativ komplex und heterogen sei. Oftmals liege auch die Standortwirksamkeit zeitlich so weit zurück, dass ein Standortpersistenz (Anm.: dauerhafte Beständigkeit) eintritt (vgl. Heineberg 2017, 191f.).

Strukturwandel

Der Strukturwandel im Einzelhandel beschreibt vereinfacht dargestellt die Entfremdung von kleinteiligen, von in Stadt- und Siedlungszentren oder in der unmittelbaren Wohnumgebung fußläufigen Geschäften. Eine Zunahme der Betriebsgrößen, eine Reduktion von kleinen Fachgeschäften hin zu großen Verbraucher- und Fachmärkten, siehe hierzu Abbildung 2. Zudem kommt es zu einer Konzentration von nicht-integrierten Einzelhandelsstandorten am Stadtrand oder im Umland. Weitere Prozesse stellen, neben dem Bedeutungsgewinn des Online-Handels, die zunehmende Filialisierung, Internationalisierung und Uniformierung des Einzelhandels dar, was zu einem Individualitätsverlust der Städte führt. Als Gründe sind neben betriebswirtschaftlichen Aspekten besonders auch das geänderte Konsumverhalten ins Treffen zu führen. Zudem sei eine bessere Erreichbarkeit von fernen Standorten durch die gestiegene Mobilität möglich. In letzter Konsequenz kommt es zu einer Reduktion der Versorgungsleistung im Wohnumfeld und in den Stadtteilen, wodurch besonders weniger mobile Personen eine verschlechterte benachteiligt seien (vgl. Denzer und Weißner 2019, 131ff.). Zudem stellen die wachsende Mobilität der Verbraucher:innen sowie eine sinkende Kaufkraft weitere essenzielle Merkmale des Strukturwandels dar (vgl. Funk und Markert 2008, 121).

Auch sich verändernde Wohnformen stellen einen Aspekt des Strukturwandels dar. Als Auslöser dieser gelten beispielsweise der sinkende Stellenwert familiärer Bindungen und zunehmende Bedeutung beruflicher Mobilität wodurch es zu generell sinkenden Haushaltsgroßen, verschiedenen Lebenspartnerschaften und der schwindenden Bedeutung der Ehe gekommen ist (vgl. Güles und Strum 2014, 68).

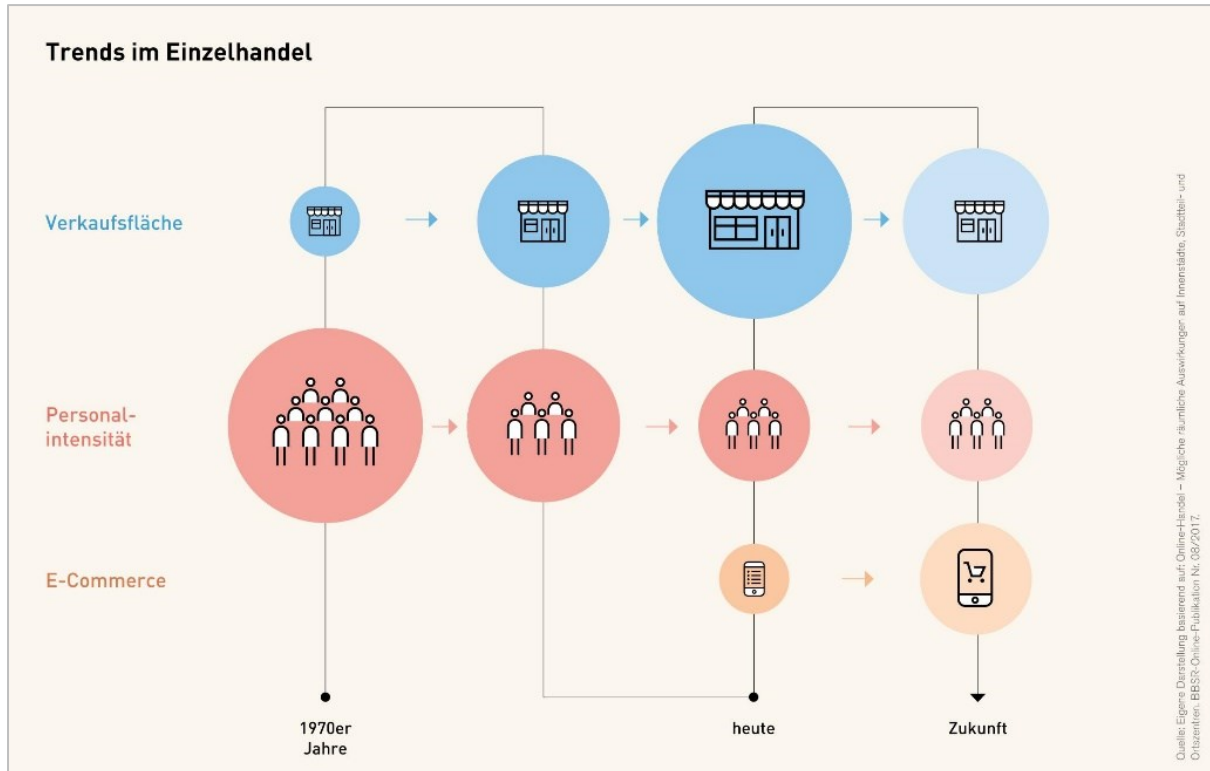


Abbildung 2: Trends im Einzelhandel, Quelle: MA18 2020, 25

2.2.3 Funktionsverlust von Stadtteilzentren und Ortskernen

Gegenwärtig sind österreichische Orts- und Stadtkerne häufig von Funktionsverlust betroffen. Zudem verlieren auch Zentrenfunktionen von Städten zunehmend ihre Bedeutung, was zu leeren Erdgeschoßen und sich reduzierender Wohnnutzung führt. Dies wiederum bedingt eine Senkung der Lebensqualität der Menschen, die vor Ort leben und arbeiten (vgl. ÖROK 2019b, 13f.).

Die Ursachen für diesen Funktionsverlust sind vielfältig. So spielt die Deindustrialisierung eine bedeutende Rolle. Darunter wird der Wertschöpfungs- und Beschäftigungsverlust im Rahmen des wirtschaftlichen Strukturwandels verstanden. Faktoren sind hierbei die Abwanderung der Industrie und der Bedeutungsgewinn des tertiären und quartären Sektors (vgl. Kühn 2016, 131). Besonders in Europa ist der Stadttyp, der durch Abwanderungs-, Beschäftigungs- und Funktionsverluste gekennzeichnet ist, oftmals ausgeprägter als der der wachsenden Städte (vgl. Kühn 2016, 71f.). Zudem haben Suburbanisierungsprozesse essenziell zum Funktionsverlust von Innenstädten beigetragen (vgl. Heineberg 2017, 265).

2.2.4 Ursachen und Folgen des Ortskernsterbens

Durch ihre Funktion als (Nah)-Versorgungsstandort definieren sich Orts- und Stadtkerne. Betriebe, die dafür ausschlaggebend sind, stellen gleichzeitig auch soziale Treffpunkte dar und sorgen dafür, dass die Umgebung belebt wird. Außerdem sind sie es, die dem Orts- bzw. Stadtkern einen Charakter verleihen. Durch unsystematische Ausweisung von Gewerbeflächen in Randlagen wird der ansässige Einzelhandel gefährdet. Außerdem hat dies höhere Mobilitäts- und Infrastrukturkosten zur Folge und führt dazu, dass Menschen mit eingeschränkter Mobilität ausgeschlossen werden (vgl. ÖROK 2019b, 30). Als Folge von Funktionsverlusten sind Leerstände und Attraktivitätsverluste in den Orts- und Stadtkernen zu verstehen. Es droht dauerhafter Schaden, sollten keine vitalen und multifunktionalen Zentren geschaffen werden. Dazu wird dringend die Verschränkung von Wohnen, Wirtschaft, Nahversorgung, sozialer Infrastruktur und öffentlichen Freiräumen benötigt, um Zentren wieder attraktiv zu machen oder sie attraktiv zu halten. Förderungen von Maßnahmen, die eine maßvolle Verdichtung anstrengen, sind daher zwingend notwendig, um kontraproduktive Zersiedlung zu vermeiden (vgl. ÖROK 2019b, 13f.).

Einen weiteren ursächlichen Faktor stellt die autozentrierte Planung der vergangenen Dekaden dar, da diese zulasten der niederschweligen Erreichbarkeit öffentlicher (kommerziell) genutzter Räume, geht. Im öffentlichen Raum kommt es dadurch zu einer stärkeren Trennung zu den angrenzenden Gebäuden, womit ein Attraktivitätsverlust als Aufenthaltsraum einhergeht (vgl. Fiedler 2014, 250). Insbesondere das Stadtparterre hat mit der zunehmenden Verkehrsbelastung zu leiden. Die Gestaltung des öffentlichen Raums als Aufenthaltsraum fällt oftmals Verkehrsflächen zum Opfer, da dieser nur als Transitraum betrachtet wird (vgl. Bretschneider 2008, 83, 87). Leerstehende Geschäftslokale im Stadtparterre können zudem den Attraktivitätsverlust verstärken, wodurch auch ein Imageschaden, Wertverlust von Immobilien entstehen kann sowie Umsatz- sowie Frequenzrückgang zu verbuchen sind (vgl. Funk und Markert 2008, 122). Neben den genannten Ursachen, wie Suburbanisierung, der Strukturwandel im Einzelhandel oder die gestiegene Verkehrsbelastung spielt auch der Standort öffentlich verwalteter Gebäude eine bedeutende Rolle. Im Zuge von Verlegungen von Einrichtungen im Bereich der Gesundheit, Verwaltung oder Bildung führt ebenso zu zunehmenden Funktionsverlusten in Ortskernen (vgl. Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum 2012, 20).

Um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken, bedarf es für einen belebten Orts- oder Stadtkern unterschiedlicher Maßnahmen. So stellt eine gute, bedarfsorientierte, besonders Fußgängerfreundliche Erreichbarkeit ein zentrales Element dar. Ebenso kann mittels der Flächenwidmungs- und Bebauungspläne eingegriffen werden, wenn beispielsweise Nutzungsbeschränkungen gewisser Flächen oder zielgerichteter Planung der Siedlungsflächen vorgenommen wird (vgl. Fiedler 2014, 254ff.). Zudem kann Attraktivitätsverlusten im öffentlichen Raum mit der Steigerung des Zugehörigkeitsgefühls innerhalb der Nachbarschaft entgegengewirkt werden. Dies kann in weiterer Folge zu einer positiven Entwicklung, insbesondere in Bezug auf die Versorgung, das Image und der Aufenthaltsqualität, des Gebiets führen (vgl. Prey 2008, 309f.).

Das Konzept der Zentrenentwicklung ist eine umfassendere Maßnahme, die das gesamte Ortsgebiete, ausgehend vom Ortskern bis zum Umland und der Region miteinbezieht. Die Komplexität der

Themen beschränkt sich dabei keineswegs nur auf räumliche Aspekte, sondern geht weit über diese hinaus. Im Zentrum stehen dabei die Revitalisierung von Leerständen und die Nachverdichtung von Ortszentren. Diese wird beispielsweise durch die Aufstockung von Gebäuden oder das Schließen von Baulücken erreicht (vgl. NÖ.Regional.GmbH 2017).

2.2.5 Dörfliche Lebensweise & Identität

Aufgrund verschiedener trendhaften Entwicklungen, wie Suburbanisierung, Globalisierung und Technologisierung, wird es immer schwieriger, spezifisch dörfliche und ländliche Lebensweise und -stile zu definieren. Das Internet ermöglicht es Dorfbewohnern genauso Dienstleistungen und Produkte weltweit anzubieten während Stadtbewohner durch Konzepte wie „urban gardening“ ebenso Zugang zu "ländlichen" Elementen haben. Es kommt somit zu einer zunehmenden Vermischung des städtischen und ländlichen Lebens (vgl. Spellerberg 2014, 199f.). Der Dorfbegriff ist dabei vielfach negativ konnotiert, während städtisches Leben meist mit einer Vielfalt an Kulturen und Subkulturen, Trends und hochwertigen Angeboten in Verbindung gebracht wird (vgl. Spellerberg 2014, 199). Der Ortscharakter kann durch bauliche Strukturen, Plätze, Grünräume und sonstige Elemente definiert werden. Von zentraler Bedeutung für das Image eines Ortes sind dabei Elemente, die einen besonders prägenden Eindruck hinterlassen, beispielsweise Straßenzüge oder Plätze. Ihre symbolische Kraft erhalten solche eben erwähnte bauliche Strukturen durch die Verknüpfung von Wahrnehmungen und aus sozialen Interaktionen entstehenden Interpretationen, wobei auch der Wahrnehmungsprozess ein subjektiver ist, der sich durch persönliche Bedeutungen formt (vgl. Hameter und Paul 2017, 32).

Durch Identifikation kann eine gefühlsmäßige Bindung sowie ein Zugehörigkeitsgefühl zur Umwelt hergestellt werden. Identifikation ist dabei als das Ergebnis eines Aneignungsprozesses zu sehen. Die Charakteristik eines Ortsbildes hat sowohl eine nach außen wahrnehmbare als auch eine, hinsichtlich des Erlebens und Empfindens der Bewohner:innen, nach innen gewandter identitätsstiftender Funktion. Damit ein Gefühl der Bezogenheit auf einen Ort entstehen kann, muss dieser ein Ort des Erlebens und Erinnern sein. Dies wird durch die Sichtbarmachung von räumlichen Zusammenhängen als Einheit (Szenerie genannt) in der soziales Leben stattfindet, erreicht. Örtliche Identifikation wird zudem durch "menschliche Spuren" in gebauten und räumlichen Elementen geschaffen, ein anonymer Eindruck hingegen entzieht Orten zwingend notwendige Grundlage ihrer Identifikation. Monotone Standardbauweisen und museale historische Orte können somit niemals die Anforderungen eines identitätsstiftenden Ortskernes erfüllen, da beide Strukturen die Herausbildung eines Ortsbezugs erschweren. Dieser ist aber unabdingbare Voraussetzung für eine Ortsbindung, worunter man die innere Verankerung mit einem Ort versteht. Eine solche Ortsbindung ist von vielen Faktoren abhängig, das Bild eines Ortes ist dabei nur ein einzelner. Ebenso wichtig ist beispielsweise die Qualität der nachbarschaftlichen Kontakte und der Wohnverhältnisse, welche mit der Wohndauer tendenziell steigt (vgl. Hameter und Paul 2017, 34f.).

3 Städtebauliche Leitbilder & Konzepte

Aufgrund der zuvor genannten Prozesse hat sich im Laufe der Zeit der Fokus bei städtebaulichen Leitbildern, welche im Folgenden genauer im Rahmen des Themengebiets erläutert werden, verlagert. So hat sich die Haltung gegenüber städtebaulichen Leitbildern in der jüngeren Vergangenheit grundlegend geändert. Leitbilder dienen heute viel mehr als Diskussionsgrundlage, auch für die breite Öffentlichkeit und orientieren sich vermehrt an aktuellen Trends und Problemstellungen in der Stadtpolitik (vgl. Denzer und Weißner 2019, 188f.).

Durch die Entwicklung der städtischen Leitbilder in Richtung nachhaltiger funktionsgemischter Städte, sind die bisherigen Prozesse im Bereich des Einzelhandels zunehmend in Kritik geraten. Der Verödung der Innenstädte und Stadtteilzentren muss entsprechend dieser Leitbilder entgegen gewirkt werden. Insbesondere sei laut Denzer und Weißner ein Verlust der kleinteiligen Versorgungsstandorte im engeren Einzugsbereich sowie Auswirkungen auf das Stadtbild, und -image Auswirkung der bisherigen Entwicklungen (vgl. Denzer und Weißner 2019, 142f.). Eine besondere Herausforderung für Metropolenregionen stellen sowohl der wirtschaftliche Strukturwandel als auch Verkehrswachstum dar, da diese die räumlichen Brennpunkte des motorisierten Verkehrs darstellen. Eine Folge daraus sind Umweltbelastungen aber auch anderen Belastungen für den Menschen, die Lebens- und Wirtschaftsattraktivität deutlich einschränkt. Siedlungsstrukturkonzepte wie jenes der dezentralen Konzentration, sollen dazu beitragen, dass die Verkehrsverflechtungen ressourcenschonender und effizienter organisiert werden (vgl. Motzkus 2001, 192f.).

Die Verkehrsentwicklung steht in engem Zusammenhang mit der städtischen und ländlichen Entwicklung des Raums. Wachsender Bodenverbrauch, Einkaufszentren außerhalb der Ortskerne und die Entflechtung von Konsum, Wohnen und Arbeiten sind nur einiger der Tendenzen, welche sich in hohem Ausmaß auf das Verkehrsaufkommen, ganz besonders auf den motorisierten Individualverkehr, auswirken. Klimafreundliche Leitbilder und Ziele sind daher von Nöten. Diese umfassen unter anderem eine Nutzungsmischung, belebte Orts- und Stadtkerne, Siedlungsentwicklung von Verkehrsachsen und Sharingangebote (vgl. Madner und Grob 2019, 521).

3.1 Bisheriger Diskurs städtebaulicher Leitbilder

3.1.1 Entwicklungen Ende des 20. Jahrhunderts

Das in den 1970er und 80er Jahren entstandene Leitbild der erhaltenden Stadterneuerung bzw. des behutsamen Stadtumbau bildet bis heute die Grundlage für die Konzepte der ökologischen bzw. nachhaltigen Stadterneuerung. Der Erhalt von älteren Bausubstanzen im inneren der Kernstädte, aber auch in älteren Wohngebieten oder Stadtteilzentren führt zur Verbesserung der Lebensqualität. Jedoch seien als Nebenprodukt oftmals Verdrängungseffekte (Gentrifizierung) zu bemerken (vgl. Heineberg 2017, 140f.). Das Leitbild der nachhaltigen Stadtentwicklung ist ein jüngeres im Diskurs im Städtebau. Man reagiere auf räumliche Trends und Problemstellungen in der Stadtentwicklung und forciert einen ressourcenschonenden und umweltverträglicheren Ansatz. Die spiegelt sich auch in der Beschlussfassung (z.B.: Charta von Aalborg) von umweltspezifischen Konferenzen auf europäischer oder internationaler Ebene wider (vgl. Heineberg 2017, 141f.). Die Zunahme der Siedlungsfläche, erhöhter Ressourcenverbrauch, Einschnitte in Natur- und

Grünräume sind hierbei wesentliche Faktoren. Besonders in Agglomerationsräumen, aber auch in dispersen Lagen, in welchen es zu einer zunehmenden Funktionstrennung komme, führe dies zu einem erhöhten Ressourcenverbrauch und zu einer starken Zunahme der Verkehrsbelastung. Die Termini der Dichte, Mischung und Polyzentralität stellen im städtischen Raum wesentliche Bestandteile eines ökologischen Umdenkens dar. Dies kann zur Abkehr von einer dispersen, suburbanisierten zu einer verdichteten, polyfunktionalen Siedlungsentwicklung, sowie zu Verbesserung der Qualität des städtischen Raums führen (vgl. Gaebe 2004, 169f.).

Dem wissenschaftlichen Diskurs der 1990er Jahre entspringt der Begriff der "Neuen Urbanität", welche sowohl positiv als auch negativ konnotiert ist. In Hinblick auf Wien zeigt sich eine Verbindung zwischen einem Ideal einer europäischen Stadt und der neuen Urbanität, da in planerischen Konzepten wie den Diskursen, wie Beispiel beim Wiener Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern, positive Assoziationen zum "New-Urbanism" mit positiven Assoziationen zur baulichen Struktur von Wien, beispielsweise den Gründerzeitenbauten, zu einem Wiener Modell des Städtebaus, das von Neuartigkeit geprägt ist, kombiniert werden. Ein anderes Modell, jenes der polyzentrischen Stadt, stellt hingegen einen Gegenentwurf zur monozentrisch geprägten europäischen Stadt dar. In Wien gilt dieses Modell als normativer Anspruch zur Entlastung und Dezentralisierung der inneren Stadt (vgl. Suitner et al. 2018, 35).

3.1.2 Nachhaltige Stadtentwicklung

Besonders ab den 90er Jahren des 20. Jahrhunderts hat das Konzept der nachhaltigen Stadtentwicklung an Bedeutung gewonnen, um den zuvor genannten ökologischen als auch gesellschaftlichen Problemen, insbesondere im städtischen Raum, entgegenzuwirken. In aktuelleren Debatten dienen Modelle der kompakten und klimagerechten Stadt oftmals als Grundlage im Zuge der Stadtentwicklung. Das Zwischenstadt-Modell nach Sieverts forciert eine dezentrale Ausrichtung der Stadt, samt einer Auflösung der bisherigen Ordnungsmuster. Die historische Innenstadt stelle nicht mehr das alleinige Zentrum dar, sondern sei ein besonderer Ort und anderen. Im Aspekt des Klimawandels gewinnen Smart-City-Konzepte immer mehr an Popularität. Vordergründig ist hierbei die Reduktion der klimaschädlicher Auswirkungen, der Fokus auf nachhaltige und innovative Mobilitätskonzepte, Stärkung der Lebensqualität und auf die Mitgestaltung des Stadtraums durch Partizipationsmöglichkeiten (vgl. Denzer und Weißner 2019, 192ff.).

Drei Punkte räumlicher Ordnungsprinzipien, im Aspekt der nachhaltigen Stadtentwicklung, werden diskutiert: städtebauliche Dichte, Nutzungsmischung und Polyzentralität. Ersteres beschreibt den Fokus auf kompakte, hochwertige Städte. Das vorhandene Potenzial solle genutzt und Innenentwicklung forciert werden. Umwidmungen und Nachverdichtung vorhandener Flächen sind mögliche Ansatzpunkte. Zweiteres beschreibt die zuvor angesprochene funktionale als auch soziale Durchmischung innerhalb von Stadtquartieren. Diese umfasst die Bereiche Wohnen, Arbeiten, Versorgung sowie in Bezug auf Lebensstil, Einkommen und Haushaltstypen. Dies könne in weiterer Folge auch zu einer Reduktion des motorisierten Individualverkehrs bzw. zu einer Verlagerung in Richtung des Umweltverbunds führen. Bedeutende Schlagwörter bzw. Konzepte in diesem Zusammenhang sind die "Kompakte und durchmischte Stadt" sowie die "Stadt der kurzen Wege". Letzteres Ordnungsprinzip ist jenes der Polyzentralität bzw. der angesprochenen dezentralen Konzentration. Die

Bündelung auf spezifische Siedlungsschwerpunkte führe zu einer größeren Tragfähigkeit der öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Hierbei sei eine kooperative Arbeitsweise zwischen den beteiligten Akteuren aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und den Bürger:innen gefordert (vgl. Heineberg 2017, 142ff.).

3.1.3 Kompakte Stadt versus Flächenstadt

Oftmals steht die Stadtentwicklung vor dem vermeintlichen Dilemma, entscheiden zu müssen, ob Städte kompakt und somit ressourcensparender oder aufgelockert, dafür aber grün und den Anforderungen des Klimawandels besser entsprechend, gestaltet werden sollen. In Wahrheit gilt es jedoch, sich nicht für eine der beiden Optionen zu entscheiden, sondern die beiden Konzepte miteinander in Einklang zu bringen. Eine kompakte Stadt, oftmals auch als europäische Stadt oder Stadt der kurzen Wege bezeichnet, zeichnet sich durch eine deutlich erkennbare Abgrenzung von Stadt und Umland (Stadt-Land-Gegensatz), Konzentration der städtischen Funktionen wie Arbeiten und Wohnen, zentralen Stadtteilen, bestehend aus dichten baulichen Strukturen und städtebauliche Dichte und Nutzungsmischung, aus. Aktuell ist in Europa hingegen das Bild der raumgreifenden Stadt, die aus dichten Siedlungsbereichen und der sogenannten Zwischenstadt besteht, vorherrschend. Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass die Termini dicht und kompakt nicht gleichbedeutend sind. Die kompakte Stadt ist nicht nur einfach dicht, sondern zeichnet sich auch durch gemischte Bebauung, nachhaltigen Mobilitätsformen, Zugang zu Grün- und Freiflächen sowie eine vielfältige Nutzungsmischung aus (vgl. Breuste et al. 2016a, 184).

Sowohl die Flächenstadt als auch die kompakte Stadt sind gegenwärtige Realität. Beide können Resilienz vorweisen (vgl. Breuste et al. 2016a, 185). Gute Stadtentwicklung zeichnet sich laut Jakubowski durch die Balance zwischen Wandel und Stabilität aus. Dieser Wandel zeigt sich durch wechselnde Lebensbedingungen, Weiterentwicklung und Erneuerung, die den Fortschritt in der Gesellschaft darstellen und an die es sich anzupassen gilt. Gleichzeitig streben die Menschen nach Stabilität und Sicherheit, wobei diesem Streben durch die Bewahrung geschaffener Strukturen entgegengekommen wird. In diesem Zusammenhang kann der Begriff "Resilienz" als Grundlage für eine Nachhaltigkeit angesehen werden, die auf Entwicklung ausgerichtet ist. Es zeigen sich Tendenzen, dass dieser, jenen der nachhaltigen Stadtentwicklung ablösen könnte (vgl. Breuste et al. 2016a, 180).

3.2 Exkurs: Nachhaltigkeitstheorie

Im Rahmen der Entwicklung in Richtung einer nachhaltigen bzw. resilienten Stadtentwicklung und im Aspekt des aktuellen Diskurses werden im Folgenden die Begriffe Nachhaltigkeit und Resilienz im stadtgeographischen Kontext erläutert.

3.2.1 Die Säulen der Nachhaltigkeit

Die Definition bzw. Abgrenzung des Begriffs Nachhaltigkeit ist komplex. Grundsätzlich wird eine Unterteilung in drei Ziele, deren Hierarchie als nicht unumstritten gilt, vorgenommen: Ökologie, Ökonomie, Soziales. Das Drei-Säulen-Modell, wie in Abbildung 3 dargestellt, beschreibt die Gleichberechtigung aller drei Ziele. Der Terminus der Nachhaltigkeit stellt das verbindende Element der drei Säulen dar (vgl. Brunner und Drage 2016, 2–5, 17f.).

Ökologische Nachhaltigkeit

Die ökologische Nachhaltigkeit umfasst den Erhalt der Funktionstüchtigkeit natürlicher Kreisläufe. Der schonende Umgang mit natürlichen Ressourcen (z.B.: Bodenverbrauch) stellt hier einen bedeutenden Aspekt dar. Die Eingriffe in natürliche Prozesse sollen in einem ausgewogenen Verhältnis zum Reaktionsvermögen der Umwelt bestehen (vgl. Brunner und Drage 2016, 8).

Ökonomische Nachhaltigkeit

Ökonomische Transformationsprozesse, welche zu einer Veränderung des Wohlstands und der Lebensqualität geführt haben, aber im Gegenzug auch Disparität verschärft haben, werden im Zuge der ökonomischen Nachhaltigkeit betrachtet. Globale Problemstellungen durch steigenden Konsum und eine wachsende Weltbevölkerung lassen sich nicht alleine durch ökologisch nachhaltiges Handeln lösen. Effizienz-, Konsistenz- und Suffizienzstrategien stehen im Fokus dieser Säule (vgl. Brunner und Drage 2016, 9f.).

Soziale Nachhaltigkeit

Soziale Nachhaltigkeit befasst sich mit gesellschaftlichen Herausforderungen, insbesondere der sozialen Verteilungsgerechtigkeit. Hierbei spielen besonders zwei Faktoren eine Rolle; intergenerationalen Gerechtigkeit (Bedürfnisausgleich zweier Generationen) und intragenerationelle Gerechtigkeit (Bedürfnisausgleich zwischen unterschiedlichen sozio-ökonomischen Gruppen). Außerdem zählen unter anderem die Sicherung des sozialen Friedens und Partizipation ebenso zu dieser Säule (vgl. Brunner und Drage 2016, 13f.).

Institutionelle Nachhaltigkeit

Neben den drei „klassischen“ Säulen der Nachhaltigkeit gibt es auch den Ansatz die institutionelle Nachhaltigkeit, als vierte Säule, miteinzubeziehen.

Partizipation stellt in diesem Aspekt die Schlüsselrolle dar. Diese wird in drei, hierarchisch aufsteigenden Ebenen, unterteilt; Transparenz bzw. Informationsaustausch, Konsultationsmöglichkeit, Entscheidungsbeeinflussung. Hierdurch können gemeinsame Prozesse und Visionen entwickelt werden, die vonseiten der Bevölkerung mitgetragen, kontrolliert und beeinflusst werden kann (vgl. Brunner und Drage 2016, 16f.).

3.2.2 Resilienz

Der Begriff der Resilienz beschreibt im Allgemeinen Widerstandsfähigkeit. Externe Störereignisse machen eine Stadt in ihren Grundfunktionen verletzlich und stellen somit zentrale Resilienzbezüge dar. Diese Störereignisse beziehen sich dabei nicht nur auf einzelne, sondern eine Vielzahl an Bereichen wie technische und soziale Infrastrukturen, Versorgung mit Wohnraum und Umweltqualität. Der Resilienzbegriff im Zusammenhang mit Stadt, vor allem aber mit der Infrastrukturplanung,

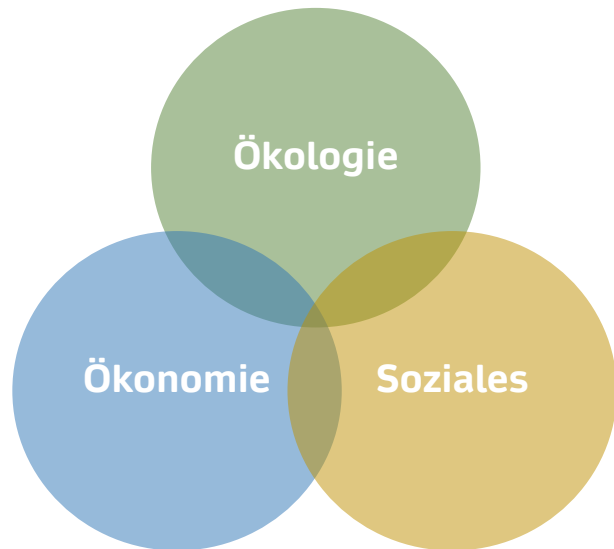


Abbildung 3: Drei-Säulen-Modell Nachhaltigkeit, eigene Darstellung

ist ebenfalls eng mit Versorgungssicherheit verbunden. Ausschlaggebende Voraussetzungen für eine resiliente Stadt bzw. Gesellschaft sind somit eine hohe Anpassungsfähigkeit sowie die Fähigkeit der Anpassung an Umweltbedingungen in reaktiver als auch proaktiver Art und Weise. Resilienz ist somit kein sich auf einzelne Bereiche beziehender, sondern, im Gegenteil, ein holistischer Ansatz, der den Erhalt der generellen Widerstands-, Regenerations- und Entwicklungsfähigkeit natürlicher und gesellschaftlicher Systeme zum Ziel hat. Der Ressourcenbegriff umfasst in diesem Zusammenhang unter anderem personelle als auch finanzielle Kapazitäten, welche abhängig von der Entwicklungsphase der jeweiligen Stadt bzw. des jeweiligen Quartiers sind. Schrumpfende Städte können so beispielsweise durch ein intensives Krisenmanagement derart beansprucht sein, dass daraus resultierende Haushaltsengpässe und der Abbau von Verwaltungskapazitäten dafür sorgen, dass für die Bewältigung weiterer Stressfaktoren keine Ressourcen zur Verfügung stehen (vgl. Fekkek et al. 2016, 10f.).

3.3 Aktuellerer Diskurs städtebaulicher Leitbilder

Mit Beginn des 21. Jahrhunderts haben sich auf Basis der kompakten und nutzungsgemischten Stadt zwei Leitbilder entwickelt, das der Resilienten Stadt und das der Smart City. Diese zielen auf nachhaltigere Stadtentwicklungsprozesse und den Einbezug der Digitalisierung ab. Letztere umfasst beispielsweise digitale Verkehrslösungen wie Carsharing oder autonomes Fahren. Auswirkungen der Digitalisierung, wie beispielsweise des Onlinehandels auf die lokalen Einzelhandel lassen sich noch nicht abschätzen (vgl. Jessen 2021, 100).

Das zurzeit dominante Leitbild, auf Basis der europäischen Stadt, bildet die kompakte und nutzungsgemischte Stadt. Diese charakterisiert sich durch folgende vier Kernelemente:

- *Hohe Bebauungsdichte:* Kompakte, an ÖPNV-Achsen konzentrierte Stadt, als Gegenmodell der vorangegangenen Suburbanisierungsprozesse.
- *Nutzungsmischung:* Die Entwicklung geht von monofunktionalen Siedlungen in Richtung funktionsgemischter Stadtteile.
- *Öffentliche Räume:* Belebung öffentlicher Räume (EG-Zonen, Plätze) um den Funktionsverlust von Orten entgegenzuwirken und soziale Kontrolle zu gewährleisten.
- *Ökologie:* Verbesserung der örtlichen Aufenthaltsqualität durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, Aufwertung von Grün- und Freiflächen (vgl. Jessen 2021, 101).

Das Leitbild der kompakten und nutzungsgemischten Stadt erfährt aufgrund der breiten Ausrichtung im Sinne des Nachhaltigkeitsaspekts, auf ökologische, soziale, ökonomische und kulturelle Aspekte, breite Zustimmung. Es stellt ein Gegenmodell zu bisherigen Entwicklungen der Ressourcenverschwendung, steigenden Verkehrsbelastung und Zersiedelung dar. Unter Kritiker:innen wird das Leitbild als unrealistisch und zu romantisierend verstanden, da auf die vorangegangenen Prozesse auf Planungsebene, in unserer demokratisch organisierten Gesellschaft, nicht in ausreichendem Ausmaß eingegriffen werden kann. Mit dem Begriff „Zwischenstadt“ prägt Sieverts einen Gegenentwurf. Es stelle einen sachlicheren und realitätsnäheren Bezug zur Planungswirklichkeit dar, da nicht am veralteten Modell der dichten, europäischen, nutzungsgemischten Stadt festgehalten werde, denn die bisherigen Entwicklungen (Funktions- und Bedeutungsverluste von Zentren, steigende Mobilität, Dezentralisierung) seien irreversibel (vgl. Jessen 2021, 102f.).

Zwar wird von Befürworter:innen des Leitbilds der kompakten und gemischten Stadt eingestanden, dass die räumliche Planung allein nicht reiche und es eines Zusammenwirkens einer Vielzahl an Politiken bedarf, aber dennoch sei das Leitbild mehr als zeitgerecht, da es auf aktuelle räumliche Trends, wie die Transformation städtischer Lebensformen oder der Digitalisierung, reagiere (vgl. Jessen 2021, 103).

3.4 Die polyzentrale Stadt

Der Begriff Polyzentralität hat mittlerweile zwar einen hohen Stellenwert eingenommen, wird aber nach wie vor oftmals undifferenziert angewendet (vgl. Heider et al. 2012, 256).

Ganz grundsätzlich versteht man unter dem Begriff der Polyzentralen Stadtregionen die "Verflechtungen zwischen mehreren städtischen Zentren auf regionaler Maßstabsebene". In der Praxis hingegen wird er auch oft als Alternative oder gar Gegenentwurf zur monozentrischen Metropole verstanden (vgl. Growe und Lamker 2012, 2). Es hat sich in der jüngeren Vergangenheit gezeigt, dass sich in Stadtregionen neue Knotenpunkte herausbilden, die dem dichotomen Raumtyp Stadt-Land widersprechen. Es entstehen neue Zentralitätsformen und innerhalb der Stadtregion komme es zu Funktionsverlagerungen, welche als polyzentrale Strukturen zu verstehen sind (vgl. Wiegandt et al. 2015, 168).

Das Konzept der Polyzentralität geht von der Vorstellung eines Netzwerks aus, wobei die Anreicherung des regionalen Umlandes im funktionalen Sinne zu einer Veränderung des Verhältnisses von Stadt und Umland führt. Städte im Umland bilden dabei selbst neue Zentren und ermöglichen so die Entstehung polyzentraler Stadtregionen (vgl. Growe und Lamker 2012, 3). Es handelt sich somit um ein neues stadtre regionales Raummuster, welches von einer klassischen Trennung von Stadt und Land absieht. Das Modell sieht vor, dass die Stadtregion durch eine Vielzahl von Zentren zum Teil auch mit unterschiedlichen Spezialisierungen, geprägt sein kann und es zu einer Mischung urbaner und suburbaner Strukturen kommt (vgl. Wiegandt et al. 2015, 169).

Die Entwicklung einer polyzentrischen Stadtregion wird in zwei Aspekte unterteilt. Zum einen in sich ausdehnende Städte mit neuen Zentren, zum anderen sich überlappende und verflochtene suburbane Bereiche benachbarter Kerne innerhalb einer Stadtregion (vgl. Wiegandt et al. 2015, 169f.). Die Suburbia entwickelt sich zu einem postsuburbanen qualitativ höherwertigem Bereich und sei nicht mehr wie bisher der untergeordnete Ergänzungsraum, sondern nimmt vermehrt Kernstädtische Kompetenzen auf (vgl. Voglmann 2012, 205). Somit kann Polyzentralität aus intraurbaner Sicht als "Clusterbildung von Bevölkerung und wirtschaftlichen Aktivitäten innerhalb einer Region mit einer dominanten Kernstadt" bzw. durch räumliche Dekonzentration ehemals monozentrischer Regionen als polyzentrale Regionen mit mehreren Kernen verstanden werden (vgl. Growe und Lamker 2012, 4).

Das Modell der polyzentralen Stadt kann dabei auf unterschiedlichen Ebenen wahrgenommen werden. Der naheliegende Aspekt polyzentraler Strukturen ist der räumliche Aspekt. Die Struktur einer Stadtregion, sowie die Konzentration und Verteilung innerhalb dieser werden hierbei verstanden. Aber auch funktionale Verflechtungen und Beziehungen innerhalb einer Stadtregion spielen in dieser Thematik eine Rolle (vgl. Wiegandt et al. 2015, 169). Grundsätzlich wird das Konzept somit in zwei Teilbereiche gegliedert: morphologische und funktionale Raumstrukturen. Die morphologischen Faktoren der Polyzentralität beschreiben Suburbanisierungsprozesse der vergangenen

Dekaden, sowie die Entstehung polyzentraler Verdichtungsräume durch die Ausweitung über die Kernstädte hinaus. Die funktionalen Faktoren hingegen beschreiben Ströme, Beziehungen und multidimensionale Interaktionsmuster, welche sich von die traditionellen radial auf ein Zentrum ausgerichtete Strukturen, unterscheiden (vgl. Voglmann 2012, 206f.).

Argumente für einen Funktionsmischung stellen die Möglichkeit der dezentralen Versorgung, Verkehrsentslastung, zunehmenden Urbanität und Nutzungsvielfalt dar. Dies könne in weiterer Folge auch zu einer Reduktion von Segregationsprozessen benachteiligter Bevölkerungsgruppen führen. Dichte (vgl. Gaebe 2004, 170). Zudem stellt das Konzept der dezentralen Konzentration ein distanzminimierendes Grundmodell dar, welches zur nachhaltigen Gestaltung des Mobilitätsgeschehens beitragen soll. Durch die Orientierung an dezentralen Orten statt Zentren kann eine verkehrsreduzierende Wirkung erreicht werden. Dies lässt sich unter anderen auf die komplex vernetzte und kleinteilig durchmischte Struktur zurückführen. Polyzentrale Metropolregionen werden somit den Anforderungen nach einer nachhaltigen Raumentwicklung in höherem Maße gerecht als monozentrierte Metropolregionen (vgl. Motzkus 2001, 203).

Der Terminus der Polyzentralität stellt nicht nur eine analytische Erkenntnis des Raums dar, sondern habe sich vielmehr zu einem Leitbild innerhalb der nachhaltigen Stadtentwicklung, mit dem Ziel einer kontrollierten und konzentrierten Stadtentwicklung an spezifischen Siedlungsschwerpunkten, entwickelt. Solche Siedlungsschwerpunkte stellen beispielsweise Standorte mit Einzelhandels- oder Versorgungskonzentration, sowie funktional spezifische Bereiche (Büro, Universität etc.), dar (vgl. Wiegandt et al. 2015, 170, 172).

Der polyzentrale Ansatz kann zudem auf verschiedenen räumlichen Maßstabsebenen diskutiert. Einerseits im großräumigen Sinne im europäischen, nationalen und transnationalen Kontext, andererseits in Bezug auf Strukturen innerhalb einzelner Stadtregionen (vgl. Growe und Lamker 2012, 5). Zudem hat Polyzentralität als normatives Konzept durch die Aufnahme als Planungsziel innerhalb des Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK) auch auf europäischer Ebene an Bedeutung gewonnen (vgl. Voglmann 2012, 207). Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) erachtet Polyzentralität im Sinne der Effizienz, Ausgewogenheit und Nachhaltigkeit als ein geeignetes Mittel (vgl. ÖROK 2017, 45). Bei der Implementierung dieses Ansatzes sei es jedoch zur Erreichung eines gemeinsamen Mehrwerts notwendig, eine gesamträumliche Koordination der räumlichen Angebote zu erreichen (vgl. ÖROK 2011, 18).

Polyzentrale Stadtregionen in der Planungspraxis bringen einige Herausforderungen mit sich. So verlangt die Mischung von innenstädtischen Bereichen, die hochverdichtet sind, und im Gegensatz dazu gering verdichteten Vorortquartieren und Freiräumen, landwirtschaftlichen Flächen und Wäldern nach einer ganz spezifischen Herangehensweise an den Planungsprozess. Divergenzen zwischen Versorgungs-, Ordnungs- und Entwicklungsaufgaben muss aufmerksam begegnet werden. Dabei ist aber nicht immer klar abzugrenzen, wann es sich um zentrale Herausforderungen der polyzentralen Stadtregion handelt, welche besonders geeignete Handlungsmöglichkeiten mit sich bringen (vgl. Growe und Lamker 2012, 2).

3.5 Die Zwischenstadt

Der Terminus der "Zwischenstadt" nach Thomas Sieverts befasst sich mit der anhaltende Ausbreitung des Siedlungsraums am Rand um Umland der Kernstädte (vgl. Wiegandt et al. 2015, 167). In Folge setzt er sich mit den Dezentralisierungs- und Transformationsprozesse, welche zu einem neuen Siedlungstyp, der verstädterten Landschaft bzw. der verlanfenschafteten Stadt, führen würde, auseinander (vgl. Heineberg 2017, 47f.).

Der Städtebegriff, so Sieverts, bezeichnet nach alter Tradition Siedlungsfelder, welche auch mit abstrakten Begriffen wie „Verdichtungsraum“, „verstädterte Landschaft“ oder „Stadttagglomeration“ beschrieben werden. Die Verwendung dieser Alternativen sei eine Reaktion darauf, dass der Städtebegriff andere Assoziationen hervorruft, als es für die eben erwähnten Siedlungsfelder adäquat wäre. Sieverts wirft darum den Begriff „Zwischenstädte“ in den Raum, um damit Gebilde aus Feldern zu beschreiben, die durch unterschiedliche Nutzungen, Bebauungsformen und Topographien gekennzeichnet sind. Diese Bereiche eint, dass sie sowohl städtische als auch landschaftliche Eigenschaften vorweisen und somit weder ausschließlich Stadt noch Land sind (vgl. Sieverts 1999, 14).

Direkt zu Beginn seines Werks „Zwischenstadt“ merkt der Autor Thomas Sieverts an, dass es sich bei dem Modell keineswegs um ein Plädoyer für die Zersiedelung, also den „urban sprawl“, handeln soll und auch er am Wesen der historischen europäischen Stadt und an der Kulturlandschaft hänge (vgl. Vincenzotti 2011, 7). Sieverts Ziel war es, mit seiner Arbeit den kaum beachteten und unbeliebten Typus der heterogenen und fragmentierten Stadtlandschaft (verstädterte Landschaft oder verlandschaftete Stadt) mehr Beachtung zuzuführen. Diese Hauptthese seines Werks besteht aus der Annahme, dass unumkehrbar veränderte kulturelle, soziale und ökonomische Rahmenbedingungen zugleich positive als auch negative Auswirkungen mit sich bringen. So würden diese zwar auf der einen Seite europäische Stadt gefährden, zugleich aber auch die Eröffnung neuer Gestaltungsperspektiven für die Stadtregion mit sich bringen. Sieverts Werk stellt somit eine Analyse und Kritik des europäischen – vorrangig deutschen – Diskurses im städtebaulichen und planerischen Sinn und damit einhergehenden vorherrschenden Idealen dar. Zugleich gilt es als Beispiel und Ausdruck des Trends der 1990er Jahre im Bereich der Raum- und Regionalplanung zur Auflösung der Stadt, bedingt durch den Strukturwandel und die Globalisierung. Von anderen Autoren, die sich ebenfalls mit der Thematik auseinandergesetzt haben, unterscheidet Sieverts vor allem, dass er sich ganz konkret auf den europäischen Kontext fokussiert hat (vgl. Vincenzotti 2017, 127ff.).

3.5.1 Charakteristik der Zwischenstadt

Zu finden sind diese sogenannten Zwischenstädte besonders in jenen Bereichen, in denen die Ausdehnungen einzelner Städte mit anderen Städten zusammenwachsen und somit zu einer Ansammlung von Stadtfeldern führen und dort, wo historische, traditionelle stadtbildende Kräfte nicht zur Wirkung gekommen sind. Städte dieser Art wirken in der Gesamtbetrachtung planlos, entspringen aber prinzipiell ursprünglich rationalen Einzelentscheidungen. Beispielsweise anhand des Siedlungsverhaltens von Bauherren lassen sich solche Vorgänge beobachten: Diese suchen leistbare Grundstücke in Umgebungen, die eine gute Anbindung an die Kernstadt ermöglichen, gleichzeitig aber auch Zugang zu Landschaft bieten. Dadurch entstehen „zersiedelte“ Landschaften, die zu Beginn fast zur Gänze dem Wohnen dient, nach und nach aber durch Verdichtung und

Konsolidierung die Schaffung von Arbeitsplätzen und Konsumversorgung mit sich bringen (vgl. Sieverts 1999, 15f.). Zwischenstädte sind zudem dadurch gekennzeichnet, dass sie gewisse Muster der Durchdringung von Freiräumen und Bebauung aufweisen. Die Menschen würden gleichzeitig an menschlicher Gesellschaft, also am Stadtleben, aber auch an der Natur teilhaben wollen und somit nach einer „Verbindung von Hirtenromantik und Stadtkomfort“ trachten (vgl. Sieverts 1999, 18).

Während eben solche Zwischenstädte gerade am Anfang große Freiheit bei der Standortwahl bieten, wird diese nach und nach durch die Auffüllung der Fläche und neue Entwicklungen eingeschränkt. Zwischenstädte, so formuliert es Sieverts, „wachsen“ sich somit schließlich „aus“, was zur Folge hat, dass Entwicklung sich nur noch durch Umnutzung, Verdichtung und Erneuerung verwirklichen darf. Alte Bebauungen beispielsweise werden überflüssig und werden umgedeutet, - genutzt, -gebaut und letzten Endes beseitigt. All diese Vorgänge münden in einem scheinbar planlosen „Siedlungsteppich“ (vgl. Sieverts 1999, 17).

Zwischenstädte weisen eine netzförmige Struktur auf, große, funktionale Zentren – also historische Kernstädte – und werden somit von mehreren, sich in Funktion unterscheidenden Zentren ersetzt. Diese ergänzen sich dabei und ergeben somit erst in ihrer Gesamtheit das Wesen der Stadt. Dieser Prozess birgt jedoch die Gefahr gravierende Fehlentwicklungen. So geht der Tendenz derzeit zu immer größeren Zentren, die sich auf einzelne Funktionen beschränken und spezialisieren. Zu nennen sind hier insbesondere Zentren, die sich auf Einkauf und Freizeit konzentrieren und enorme Parkplatzflächen mit sich bringen. Durch diese Selektierung treten Bündelungen von Alltagsfunktionen in Zentren in den Hintergrund wodurch auch die Erreichbarkeit ohne Auto leidet. Die Folge dessen ist, dass die Stadt für etliche Menschen aus verschiedenen sozialen Gruppen kaum noch bewohnbar ist, da der Mehrheit kein Auto zur Verfügung steht und die Politik auch auf eine Minimierung der Autobenutzung, so Sieverts, hinwirken muss. Verschiedene Gründe führen dazu, dass die Entwicklung der Städte schon seit Längerem in Richtung Abbau räumlicher Zentralitätshierarchien gehen. Dies geschieht zugunsten räumlich gleichmäßig verteilter Spezialisierungen welche zugleich arbeitsteilig und raumfunktional sind (vgl. Sieverts 1999, 39).

Während im Aspekt der Zwischenstadt Stadtkerne inzwischen den Charakter von Einkaufszentren annehmen, stellen historische Stadtkerne nur noch einen kleinen Anteil an Städten dar. Die Zwischenstadt kann positiv betrachtet, als „Stadt-Archipel“ gesehen werden, das ganz eigene Qualitäten mit sich bringt. Die Durchdringung von Freiraum und Siedlung kann statt als Mangel an Urbanität, als dezentrale kulturelle Vielfalt angesehen werden. Zumindest möglichst neutrale Betrachtungsweisen sind schon allein aus dem Grund angebracht, als dass die realen Veränderungsmöglichkeiten ohnehin nur sehr begrenzt sind. Stadtkerne, aber auch Zwischenstädte, sind bereits gebaut und vorhanden, diese Prozesse sind weitestgehend abgeschlossen. Dies soll aber andererseits nicht bedeuten, dass wir uns ganz einfach mit den gegebenen Städten abzufinden haben. Vielmehr ist eine gute Umsetzung der sowieso unumgänglichen Umbauten, Umnutzungen, Erneuerungen, Reparaturen und Modernisierungsprozesse gefragt (vgl. Sieverts 1999, 66f.).

3.5.2 Urbanität & Zentralität

Der Begriff „Urbanität“ wurde in besonderem Ausmaß von Edgar Salin geprägt und bezeichnet demzufolge eine besondere Qualität der aufgeklärten, bürgerlichen Stadt, beziehungsweise eine kulturell-gesellschaftliche Lebensform, nicht jedoch die Qualität einer städtebaulich-räumlichen Struktur. In der heutigen Zeit wird der Begriff oftmals mit Bezug der dichten Stadt des 19. Jahrhunderts verwendet. Urbanität als rein gesellschaftlicher Begriff wird, so Sieverts, zu eng mit Bildern von geschäftigem Treiben auf Straßen etc. verbunden – jedoch nicht eng genug mit einer ganz bestimmten, durch Weltoffenheit gekennzeichneten Lebensform (vgl. Sieverts 1999, 32f.).

Der Zentralitätsbegriff ist mit jenem der Urbanität eng verbunden. Er bezeichnet einen Ort, der alles Wesentliche des betreffenden Zusammenhangs aufweist. Alle wesentlichen Entwicklungen gehen von ebendiesen Zentren aus. Das System der Städte und ihrer jeweiligen Zentren gilt als Idealtypus einer klassischen hierarchischen Baustruktur und wird normativ geplant. Diese Einteilung der Städte, nach dem eben erwähnten hierarchischen Prinzip, stellt nach Sieverts die Unterwerfung unter ein idealisiertes Ordnungsprinzip dar. In der Gegenwart haben sich die Begrifflichkeiten der Zentralität bzw. des Zentrums jedoch weitgehend aufgelöst während andere Strukturen entstanden sind. Diese sehen das Städtesystem als ein Netz mit Knotenpunkten (vgl. Sieverts 1999, 38).

Mit der dargelegten Auflösung der Zentren geht auch die Auflösung der Peripherie einher. Diese verliert ihre Bedeutung, da, sie sich aus Zentren verschiedener Art anreichert. Generell werden städtische Peripherien oft ausschließlich als Funktionsraum, in dem sich Baumärkte, Schlafstädte und Freizeitzentren befinden, benutzt. Sieverts gibt jedoch auch zu bedenken, dass es zwei Lesarten von Peripherien gibt, die beide ihre Berechtigung hätten: Zum einen wird Peripherie demnach als komplexe Kulturlandschaft verstanden, die durch einzelne Bereiche gekennzeichnet ist, in welchen vorgedachte Gestaltung und Aneignung keine Rolle spielen. Beispiele hierfür sind Parkplätze, Brachflächen und Wildnisse. Zum anderen kann Peripherie als Wildnis verstanden werden und damit als Makrostruktur ohne vorgedachte Gestalt und Aneignung in die jedoch vorgedachte und angeeignete Mikrostrukturen eingestreut sind. Davon zu unterscheiden sind Bedeutungsräume, welche sich aus historischen Stadtkernen, Naherholungsgebieten und Urlaubszielen zusammensetzen (vgl. Sieverts 1999, 39, 56). Häufiger Kritikpunkt dieser zuvor genannten Entwicklung ist die scheinbare Aushöhlung der Zentren, welche die weitere Zersiedlung verstärke wodurch die Abgrenzung zur Landschaft verwischt werde. Dem versuchen sowohl Politik als auch Verwaltung entgegenzuwirken, was aber nur in Form von zeitweiligen Verzögerungen gelingen kann (vgl. Sieverts 1999, 39).

Die Mischung von Nutzungen ist, so Sieverts, notwendiger Bestandteil von Urbanität, welche ein wirksames Mittel zur Vermeidung von motorisiertem Verkehr darstellt. Gleichzeitig sei aber darzulegen, von welcher Art der Mischung die Rede ist. Mischung im jeweiligen Baukörper, in der unmittelbaren Nähe oder in der gesamten Nachbarschaft des Viertels gilt es – je nach Ziel der Mischung – zu unterscheiden (vgl. Sieverts 1999, 45f.). Gezielte Bemühungen um Nutzungsmischung stoßen in der Praxis durch „Gesetzmäßigkeiten“ unserer Wirtschaft auf große Hindernisse. So werden beispielsweise im Bereich der Produktion und des Handels immer größere Einheiten mit – Stichwort Rationalisierung und Spezialisierung – immer weniger Beschäftigten errichtet. Eine Vielzahl von kleineren Geschäften wird dadurch von den größeren „Mitspieler:innen“ verdrängt und ersetzt. In

eine kleinteilige Struktur lässt sich dieser Trend zur Größe nur schwer integrieren, worin einer der Hauptgründe für die Ödnis in neuen Stadtteilen liegt. Die Bewohner:innen verbringen ihre Freizeit außerhalb; kleine, historische Läden haben durch den Mangel an Rationalisierungsmöglichkeiten gar keine andere Wahl, als vergleichsweise teuer zu sein. Entgegengewirkt kann diesem Trend jedoch beispielsweise gerade im Einzelhandelsbereich durch Nahbereichsläden werden (vgl. Sieverts 1999, 47f.).

Ein zentrales Ziel, dass durch möglichst dichte Nutzungsmischung erreicht werden soll, ist die Reduzierung des motorisierten Verkehrs. Durch ein dichtes Zusammenspiel von Wohnen, Versorgung und Arbeit kann die Notwendigkeit des Autoverkehrs bei gleichzeitiger Förderung des Zufußgehens und Radfahrens reduziert werden. Dies würde unweigerlich zu einem lebendigen Straßenleben führen. In der praktischen Gegenwart trifft dieses Bild jedoch nur auf eine sehr kleine Gruppe von Stadtbürgern zu, da sich für die meisten keine Gelegenheit für die räumliche Vereinbarkeit von Wohnen und Arbeiten ergibt, was sicher auch an den sich immer stärker ausdifferenzierenden Vorlieben der einzelnen Personen liegt und dazu führt, dass selbst im Familienverband die alltäglichen räumlichen Ziele oftmals weit auseinander liegen (vgl. Sieverts 1999, 48).

3.5.3 Positionierung der Zwischenstadt

Seine Identität erhält die Zwischenstadt Sieverts zufolge durch ihre Landschaft, welche sich dadurch kennzeichne, dass sich die Verhältnisse zwischen Stadt und Land umgekehrt hätten. Während Landschaft zu einer „gefassten Figur“ geworden ist, hat sich Siedlungsfläche durch ihre Größe und Offenheit in Richtung umfassender Landschaft entwickelt. Auf den Punkt gebracht, ist eine Zwischenstadt somit eine der Gesellschaft angemessene Kulturlandschaft in Ballungsräumen zwischen Kultur und Natur (vgl. Vincenzotti 2017, 131). Eine weitere Maßnahme zum Abbau der Nachteile von Zwischenstädten sei die Entwicklung einer neuen Kulturlandschaft, in welcher die Erzeugung von Nahrungsmitteln, Naherholung sowie ein ökologischer Ausgleich eine gemeinsame Einheit darstellen. Neben dem eben erwähnten Abbau der Nachteile würden somit zugleich die oftmals übersehenen Vorteile von Zwischenstädten herausgearbeitet werden. Sieverts bezeichnet Kleinteiligkeit, Mischung der Funktionen und Polyzentralität als ebensolche (vgl. Sieverts 1999, 67).

Es gehe somit bei der Gestaltung der Zwischenstadt nicht zwingendermaßen um ökonomisch-funktionale Ziele, sondern viel wichtiger sei das in den Fokus stellen von kulturellen und ökologischen Zielen, da diese in Zukunft einen wesentlichen Wirtschaftsfaktor darstellen werden. Insbesondere Eigenschaften, welche örtlich spezifisch gebunden sind und Qualitäten vorweisen, die nicht einfach reproduzierbar sind, würden zu den wichtigsten Entwicklungsvoraussetzungen zählen, da sie in Zukunft zu bestimmenden ökonomischen Attraktionsmerkmalen werden. Als Beispiel für ein solche Qualität nennt Sieverts kulturellen Reichtum und landschaftliche Schönheit. Für den Autor stehen abschließend drei zentrale Fragen in Bezug auf die Zwischenstadt im Fokus (vgl. Sieverts 1999, 68f.):

1. Sieverts wirft die Frage auf, wie wir in Zukunft mit der „Dimension der Zeit in der Zwischenstadt“ umgehen und betont im Zuge dessen die Relevanz von Denkmalschutz und Bestandsschutz. Diese Aspekte seien unentbehrlich für die Erhaltung der historisch-zeitlichen Tiefe der Stadt.

2. Als zweite fundamentale Frage, nennt Sieverts den zukünftigen Umgang mit der Natur und betont hierbei die Wichtigkeit von Naturschutz.
3. Zuletzt fragt Sieverts nach dem zukünftigen Umgang mit der Pluralität der Lebensstile und Kulturen. Kulturelle Pluralität bezeichnet er dabei als positives Merkmal der Zwischenstadt. Wichtig sei aber, dass dafür gesorgt würde, den Zerfall der immer polyzentrischer werdenden Zwischenstadt in sich gegeneinander abschottende Stadtteile mit unterschiedlichen Einkommen und Lebensstilen zu verhindern.

Jede einzelne dieser Fragen zielt darauf ab, die Identität der Zwischenstadt in sämtlichen Bereichen wie beispielsweise Ökologie, den sozialen Zusammenleben und der Kultur, zu formieren. Die Schaffung innerer Bilder zum Sichtbarmachen von verborgenen Zusammenhängen seien fundamental für die Entwicklung eines Verständnisses von Zwischenstadt (vgl. Sieverts 1999, 68f.).

Ein wesentlicher zu klärender Begriff ist in diesem Zusammenhang jener der Ökologie. Im Aspekt mit Verkehrsminderung, Energiekaskaden und kurzen Stoffkreisläufen kann der Faktor der Ökologie laut Sieverts gar als schwierigster angesehen werden. Wenn ein gegenwärtiges Ziel der Stadtentwicklung genannt werden könne, dann jenes der „Nachhaltigen Stadtentwicklung“. Diesbezüglich nennt Sieverts zwei, einander entgegengesetzte Thesen. Die erste davon besagt, dass Stadt notwendigerweise ihrem Wesen nach im Gegensatz zur Natur stehen muss, während die zweite davon ausgeht, dass Stadt kein zwingender Gegensatz sein muss, sondern durchaus Bestandteil einer menschengemachten Natur werden kann. Sieverts gibt an, persönlich letzter These zu folgen und somit die Auffassung einer menschengemachten Natur zu teilen. Sowohl von Bebauung freie Binnenlandschaft als auch Siedlungsfläche selbst seien fast zur Gänze menschengemacht wodurch man behaupten könne, dass zumindest im Umfeld von Städten alles, also Städte als auch Landschaft, gebaut sind (vgl. Sieverts 1999, 52).

3.5.4 Handlungsfelder

Die Qualitäten von Zwischenstädten sind nach Sieverts ebenso vielfältig wie die potenziellen Handlungsfelder, deren Umsetzung es bedarf. Neben der Verknüpfung verschiedener Transport- und Kommunikationsformen stellt jenes des Schutzes und der Entwicklung ein wesentliches dar. Es umfasst die klassischen Bereiche des Denkmals- und Landschaftsschutzes und dient der Wahrung des natürlichen und kulturellen Erbes. Durch ein ausgewogenes Verhältnis von Landschafts- und Denkmalschutz und behutsamer Weiterentwicklung soll eine in die Zukunft gerichtete Dynamik ermöglicht werden. Das Prinzip des geringstmöglichen Eingriffes ist hier oberste Prämisse, ökologische und kulturelle Felder sollen sich selbst regulieren – man spricht in diesem Zusammenhang vom Paradoxon der Planung des/der Nichtzuplanenden. Eng zusammenhängend zu eben dargelegten Handlungsfeld, ist jenes der Transformation und Erweiterung. Es umfasst Bereiche, die vor aktiver Planung geschützt werden sollen, gleichzeitig aber auch erst durch bestimmte Regelungen, die die Regelungsdichte vermindern, ihre Dynamik entfalten können. Solche Bereiche sind vor allem dort vorzufinden, wo rechtlich vorgegebene Planungsrechtsfestsetzungen über lange Zeiträume rechtskräftig geblieben sind aber nicht durchgeführt wurden. Ergänzend führt Sieverts den Aspekt der Orientierung und Information auf, welcher für den Zusammenhalt der Zwischenstadt von Bedeutung sei (vgl. Sieverts 1999, 155ff.).

In engem Zusammenhang mit den eben dargelegten Handlungsfeldern stehen, wie bereits oben erwähnt, Instrumente der Regionalplanung. Diese sind jedoch nicht deckungsgleich, überschneiden sich jedoch mit Handlungsfeldern und sind daher Verknüpfungspunkte ebendieser. Eines dieser Instrumente ist die Planung sowie der Betrieb kommunal relevanter Infrastruktur. Umfasst werden hierbei unter anderem der öffentliche Nahverkehr, Versorgung, Entsorgung und regionale Kultureinrichtungen wie Theater oder Zoos. Im Fokus steht die Entwicklung und Pflege neuer Regionalparks im Sinne bewusst gestalteter Landschaften mit ökologischer Landwirtschaft. Ein weiteres Instrument stellt die Sicherung, Kontrolle, Gestaltung und Entwicklung regional bedeutsamer öffentlicher Räume, Bauten und Bereiche dar. Von Interesse sind hier unter anderem regional bedeutsame Freiflächen und Flächen des öffentlichen Raums, die zielgerichtete Koordination von Umbau-, Reparatur- und Umnutzungsmaßnahmen bei regional relevanten Elementen und die Initiierung und Förderungen von Projekten von regionaler Bedeutung. Zuletzt soll an dieser Stelle noch das Instrument der Information, Kommunikation und Partizipation genannt werden. Dieses fokussiert sich unter anderem auf die Erstellung von Orientierungsdiagrammen und auf das Kontaktmanagement zu Zeitungen, Radiosendern und Fernsehen (vgl. Sieverts 1999, 156ff.).

3.5.5 Kritik

Im kritischen Diskurs zur Zwischenstadt werden vor allem ökologische und ökonomische Aspekte als problematisch betrachtet. Eine voranschreitende Suburbanisierung sowie Funktionsverlagerung aus der Kernstadt heraus führe unter anderem zu Segregation und zu einer steigenden Verkehrsbelastung. Das Leitbild der kompakten Stadt gelte oftmals als Gegenentwurf zu Sieverts Zwischenstadt (vgl. Vincenzotti 2011, 16f.).

Sieverts Ideen und Ansätze wurden in der Vergangenheit nicht nur durchaus kritisch betrachtet, sondern auch weiterentwickelt. So schlagen einige Kritiker:innen Strategien vor, die die Lesbarkeit der Zwischenstadt erhöhen und Situationen umdeuten. Körner beispielsweise merkt kritisch an, dass Sieverts die Landschaft nicht nur zum zentralen Element der Identität einer Stadt erklärt, sondern auch zur Basis einer ökologisch-nachhaltigen Gestaltung, was dem Kritiker vor allem vor dem Hintergrund einer ideengeschichtlichen Rekonstruktion kontroverser Begriffe wie dem des Naturschutzes, der Landschaftsarchitektur und der Stadtökologie diskussionswürdig erscheint (vgl. Vincenzotti 2017, 135). Kühn hingegen äußert den kritischen Einwand, dass „das Problem der Flächeninanspruchnahme durch das fortschreitende Außenwachstum der Städte legitimiert würde“ (Kühn, 2000, S.21). Mönninger formuliert diesen Kritikpunkt noch eindringlicher, indem er Sieverts Auffassungen als äußerst bedenklich bezeichnet, da sie in seinen Augen für eine weitere Entdichtung und anti-urbane Verländlichung plädieren würden. Aller Kritik zum Trotz, kann Sieverts um Vorurteilsfreiheit bemühte Positionierung, so Vincenzotti, nach wie vor als Ausgangspunkt für anschließende Überlegungen herangezogen werden und auch Grundlage für auch gegenwärtig aktuell national und internationale Diskussionen wie „Landscape Urbanism“ darstellen (vgl. Vincenzotti 2017, 138ff.).

4 Räumliche Trends & globale Krisen

Im folgenden Kapitel wird ein Bezug zu aktuellen Entwicklungen und Trends sowohl auf lokaler, regionaler, als auch globaler Ebene hergestellt. Diese umfassen unter anderem Trends in Richtung einer neuen Ländlichkeit oder die Debatte im Zuge aktueller Krisen im Rahmen der Stadtplanung.

4.1 Globale Megatrends

Megatrends, also Entwicklungen die nicht nur von langfristiger regionaler, sondern gar globaler Bedeutung sind, müssen dahingehend beeinflusst bzw. gelenkt werden, als dass sie bestmöglich als Chancen wahrgenommen werden können. Einen dieser Megatrend stellt der Klimawandel und die damit verbundene Klimakrise dar. Dessen Wirkung ist sowohl langfristig als auch global und inzwischen auch zumindest zu einem gewissen Teil irreversibel. Umso wichtiger ist es nun, die Begrenzung des Temperaturanstiegs in Angriff zu nehmen. Auch die Digitalisierung und die Globalisierung fallen in den Definitionsbereich der Megatrends. Letzterer Begriff bezeichnet die zunehmenden transnationalen Personen-, Waren-, Finanz-, Dienstleistungs-, und Informationsströme. Auch wachsende wechselseitige Wirkungszusammenhänge und Abhängigkeiten werden von dem Begriff umfasst. Der Einfluss der Corona-Krise (COVID-19-Pandemie) auf die Globalisierung lässt sich zum derzeitigen Zeitpunkt nicht einschätzen. Der Trend zur Regionalisierung wird durch die Krise beschleunigt, hat sich aber schon zuvor abgezeichnet, wodurch sich u.a. durch qualitätsorientierte, regionale Wertschöpfungsketten völlig neue Chancen ergeben (vgl. ÖROK 2021, 18–21).

Auch der demografische Wandel und Migration stellen aktuelle Megatrends dar. Vor allem durch Zuwanderung lässt sich eine durchgängige Bevölkerungszunahme in den städtischen Agglomerationen beobachten. Die Veränderung der Altersstruktur und der gesellschaftliche Wandel und Multilokalität, ausgelöst unter anderem durch zunehmende Individualisierung von Lebensentwürfen. Zudem tragen die Zersplitterung in soziale Milieus und die Veränderung von Geschlechterrollen zu diesem Trend bei. Erkennbar wird dieser oftmals durch eine zunehmende Anzahl an Orts- und Berufswechseln. Berufskarrieren sind außerdem nicht mehr derart planbar, wie dies früher der Fall war und Haushalts-, Familien- und Lebensformen nehmen eine größere Vielfalt an. Dies alles hat eine zeitliche und räumliche Ausdehnung menschlicher Aktivitäten zur Folge. Weiters geht der gesellschaftliche Wandel mit der Entwicklung von mobilen Lebensformen einher. Ankerpunkte sind dabei stabiler, aber auch temporärer Natur. Zusammengefasst kann eindeutig von der Entstehung einer heterogenen Gesellschaft gesprochen werden, was schwierigere Planungs- und Entscheidungsprozesse mit sich bringt. Auch die Herausforderungen bzgl. räumlichen und sozialen Zusammenhangs wachsen dadurch. Gleichzeitig bringt dieser Wandel aber auch das Bedürfnis nach Nähe, öffentlichen Räumen, Teilhabe und Mitwirkung mit sich. Der gesellschaftliche Wandel bringt somit, wie auch alle anderen Herausforderungen sowohl Chancen als auch Risiken mit sich, auf die es zeitgemäß zu reagieren gilt (vgl. ÖROK 2021, 18–21).

Ebenso stellt die Wissensgesellschaft einen der derzeitigen Megatrends dar. Die wirtschaftliche Struktur wandelt sich von einer landwirtschaftlich geprägten Gesellschaft hin zu einer Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft. Im Widerspruch zur Globalisierung und Digitalisierung lässt sich ein Trend zur zunehmenden Nachfrage zu hochwertigen Produkten im handwerklichen Sinn, zu

individuellem Design und hochwertigen Produkten aus der Region. Ebenfalls in diesem Zusammenhang zu nennen sind die Trends der Urbanisierung und Suburbanisierung, welcher mit dem Wandel hin zu einer innovationsorientierten Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft einhergeht. Gerade in Hinblick auf die Klimaschutzziele und somit einen sparsamen Umgang mit Boden kommt der Urbanisierung eine bedeutende Rolle, die die Raumentwicklung in den kommenden Jahren vermehrt beschäftigen wird, zu (vgl. ÖROK 2021, 21f.).

4.2 Ökologische Trends im Rahmen der Klimakrise

Nachfolgend werden Trends und Maßnahmen in der Stadtentwicklung im Aspekt der Klimakrise erläutert. Diese reichen von dem Bedeutungsgewinn von Grün- und Freiräumen, bis zu Ansätzen urbaner Landwirtschaft.

Umweltgerechte ausgleichende Maßnahmen zur Reduktion von Umweltbelastungen- und Katastrophen, gewinnen zunehmend an Bedeutung. Besonders im Rahmen des Klimawandels steigt der Bedarf an städtischem Grün, um urbanen Hitzeinseln entgegenzuwirken. Es ist zu beobachten, dass durch soziale, ökologische und klimatische Trends verstärkt neue Formen von Urbanen Gärten zunehmend an Bedeutung gewinnen (vgl. Von Der Haide 2014, 6f.). Auch städtische Grün- und Freiflächen sind wesentlich im Kampf gegen die Klimakrise. Die sollen nicht nur attraktiv gestaltet werden, sondern übernehmen zudem sowohl ökologische, ökonomische als auch ästhetische Funktionen (vgl. Kosack, 138f.). Freiräume werden hierbei in zwei unterschiedliche Kategorien unterschieden: Einerseits die Nutzung des Freiraums durch landwirtschaftliche Produktion, andererseits der Stellenwert des Freiraums für die Stadtgesellschaft (vgl. Kost und Kölking 2017, 197).

4.2.1 Nachbarschaftsgärten

Gerade aktuell bzw. in der jüngeren Vergangenheit ist es zu einem Anstieg des Bedürfnisses von Stadtbewohner:innen gekommen, selbst zu gärtnern, aktive Lebensmittelproduktion zu betreiben und in bürgerschaftlichen Projekten die Stadt mitzugestalten. Aber auch die öffentliche Hand ist aufgrund der vielen Vorteile an der Ansiedlung, Förderung und Instrumentalisierung zur Daseinsvorsorge von urbanen Gärten interessiert (vgl. Von Der Haide 2014, 4). „Urban Gardening“ stellt eine neue Art von Urbanität in Form einer Kultur des Selbermachens und Reparierens dar, welcher Einzug in die westliche Welt gehalten hat. Anders als es bei früheren Gartenbewegungen wie Schrebergärten der Fall war, ist „Urban Gardening“ nicht als Gegenstück zur Stadt anzusehen, sondern viel mehr in integriertem Teil dieser. Die individuelle Motivation zum Betreiben von „Urban Gardening“, ist vielfältig und reicht von der gesunden Selbstproduktion bis zur Schaffung sozialer Treffpunkte (vgl. Brunner und Drage 2016, 122).

Die Gründe, weshalb die Nachfrage an urbanen Gärten auf Bürger:innenseite weiterhin steigen wird, sind vielfältig. So lässt sich weiterhin ein wachsendes Bedürfnis nach qualitätsvollen Freiräumen vernehmen und wohnortnahe grüne Räume zur Freizeitnutzung werden auch aufgrund steigender Transportkosten zunehmend erwünscht. Auch der Generationenwechsel in den Kleingärten spielt diesbezüglich eine Rolle, genauso wie das zunehmende ökologische Bewusstsein und der Nachfrage nach gesunden Lebensmitteln. Eine höhere Nachfrage nach von Bürger:innen initiierten experimenteller Freiraumnutzung wird die Stadt- und Freiraumplanung somit unweigerlich vor neue Herausforderungen stellen. Urbane Gärten werden dabei vor allem als Instrument der

Daseinsvorsorge, der Gemeinwesenarbeit und des Gemeinwohls fungieren, wobei auch dieser Tatsache mehrere Faktoren zu Grunde liegen. Einerseits die zunehmende Segregation der Städte, die nach integrativen Projekten verlangt, andererseits der Klimawandel. Neben weiteren klimatechnischen Aspekten spielt auch die steigende Armut eine Rolle, mit der ein kritischerer Gesundheitszustand einhergeht, welcher wiederum nach Projekten verlangt, die gesunde Nahrung, Bewegung etc. inkludieren (vgl. Von Der Haide 2014, 6f.).



Abbildung 4: Nachbarschaftsgärten in einer Wohnhausanlage, Seestadt Aspern, 2021, eigene Aufnahme

Durch Instrumente der partizipativen, ökologischen Freiraumnutzungen können qualitative Verbesserungen der Grünversorgung von Städten erreicht werden. Dies wirkt sich sowohl positiv auf das Stadtklima und die -ökologie aus als auch auf die Beteiligung, das Lernen und die Identifikation der Bewohner:innen. Fragen nach dem guten Leben unter Beachtung von Umweltethiken rücken so bei gleichzeitig vermindertem Ressourcenverbrauch ins Zentrum des Interesses (vgl. Von Der Haide 2014, 7).

4.2.2 Urbane Landwirtschaft

Im Diskurs über eine nachhaltige, resiliente sowie klimaangepasste Stadt- und Regionalentwicklung spielt die Qualität des urbanen Randraums eine entscheidende Rolle. Das bringt mit sich, dass städtische Ränder und Übergangsbereiche in Agglomerationsräumen mit großem Verantwortungsbewusstsein entwickelt werden müssen. Der urbane Randraum darf dabei nicht aus Sicht des Stadtzentrums betrachtet werden, sondern vielmehr als zentraler Hotspot ökosystemarer und gesundheitsrelevanter Dienstleistungen. Dementsprechende Bedeutung gilt es ihm auch bei Bau- und Infrastrukturprojekten entgegenzubringen (vgl. Kost und Kölking 2017, 197).

Die angesprochenen Freiräume unterliegen in diesem Aspekt verschiedenen, abhängig der Ausstattung und Lage, Ansprüche und ökologischen Funktionen. Diese ökologischen Funktionen werden in vielfältiger Art und Weise erfüllt. Neben der Funktion als Vegetationsstandorte, dienen Freiräume unter anderem zur Nahrungsproduktion. Gleichzeitig stellen sie Lebensräume für Tiere dar und

erfüllen ökologische Funktionen, beispielsweise durch die Filterung von Schadstoffen, durch die Aufnahme von Wasser sowie in Form der Frisch- und Kaltluftproduktion. Außerdem übernehmen Freiräume in Verdichtungsräumen eine relevante Ausgleichsfunktion für belastete Gebiete und Tragen zur Durchlüftung und Abkühlung Innenstadtbereiche, die überhitzt und mit Schadstoffen belastet sind. Zudem stehen sie als Versickerungsflächen und Rückhalteräume bei Starkregen zur Verfügung und bilden in einer zunehmenden stärker zergliederten Landschaft vernetzte Korridore für Tiere. Für den Menschen hat der Freiraum zentrale Bedeutung als Erholungs- und Bewegungsraum. Auch Möglichkeiten für das Naturerlebnis werden durch Freiräume geschaffen. Siedlungsnahе Flächen sind dabei durch ihre gute Erreichbarkeit von besonderer Relevanz bezüglich der Naherholung (vgl. Koch 2017, 28f.). Jedoch ist der Außenraum von Kommunen in urbanisierten Regionen Begehrlichkeiten verschiedener Nutzungen ausgesetzt. Es herrscht Konkurrenzdruck zwischen Siedlungsentwicklung, Natur- und Artenschutz, Erholungssuchenden, Infrastrukturen und landwirtschaftlicher Nutzung bezüglich des begrenzten Flächenangebots. Projekte im Zusammenhang mit der Thematik der urbanen Landwirtschaft zielen auf Planungen ab, die Freiräume sichern, Erholungslandschaften aufwerten und Ansprüche der diversen Nutzer:innengruppen harmonisieren sollen. Planer:innen können hierbei wichtige Anstöße geben, unabdingbare Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung solcher Planungen ist jedoch stets die Kooperation innerhalb der Region, insbesondere der Gemeinden mit den örtlichen Landwirt:innen (vgl. Humborg 2017, 159).

Städtische Ballungsräume stellen gemeinsam mit ihren Rändern Räume für Wohn- und Gewerbegebiete dar. Zudem nehmen sie entsprechende Infrastrukturen und Versorgungseinrichtungen auf, während sie gleichzeitig der Naherholung und Freizeitgestaltung dienen. All dies setzt die Räume durchaus unter Druck. Auf den ersten Blick scheint es, als würden all diese Entwicklungen auf Kosten der Landwirtschaft stattfinden, da diese Flächen für Bau- und Ausgleichsmaßnahmen verlieren. Bei dieser Betrachtungsweise wird jedoch nicht bedacht, dass die Nutzung des Freiraums durch landwirtschaftliche Produktion und die Stadtgesellschaft durchaus eng verflochten sind. Außerdem gilt es zu bedenken, dass der Freiraum durch seine ökosystemaren Fähigkeiten und Dienstleistungen für die Gesellschaft einen zentralen Faktor im Sinne einer nachhaltigen, klimaangepassten und resilienten Stadt- und Regionalentwicklung darstellt. Bei der Frage nach der Zukunft der urbanen Landwirtschaft sind somit sowohl die Vertreter:innen der Landwirtschaft als auch die Stadtpolitik und Gesellschaft gefragt. Bei diesem Paradigmenwechsel, hin zu einer sozial-ökologischen Stadtlandschaft, kann die urbane Landwirtschaft einen wesentlichen Beitrag liefern, der sich durch die Bewirtschaftung und Pflege des Freiraums begründet (vgl. Kost und Kölking 2017, 198). Der Wandel dahingehend, dass landwirtschaftliche Flächen vor allem in urbanen Verdichtungsräumen nicht ausschließlich als Potenzialfläche für Infrastruktur- und Bauprojekte darstellen sollen, verlangt auch nach einer Weiterentwicklung des Bewusstseins bei sämtlichen Akteur:innen und einem Paradigmenwechsel im Umgang mit ebendiesen zentral gelegenen Freiräumen (vgl. Kost und Kölking 2017, 202–204).

Der Aspekt der urbanen Lebensmittelproduktion- und versorgung wurde bisher nur sehr nebensächlich behandelt, dies hat sich in der jüngeren Vergangenheit im Sinne einer gesellschaftlichen Veränderung geändert. Im Rahmen dieser Veränderung ist das Thema Nahrung im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung ins Zentrum gerückt, wodurch die stärker ausgeprägte Integration von Lebensmittelproduktion in städtische Räume Einzug in diverse Strategien gefunden hat. Städte sollen dadurch zukünftig besser und nachhaltiger versorgt und damit auch an den Klimawandel angepasst werden (vgl. Specht und Siebert 2017, 95).

Während Städte einerseits in Hinblick auf die zukünftige Entwicklung vor großen Herausforderungen stehen, gelten sie gleichzeitig auch als Zentren der Innovation und Veränderung. Durch die Vielfalt der Akteur:innen ergeben sich Chancen der nachhaltigen Ideenumsetzung, wobei vor allem die Themen Nahrung Nahrungsproduktion im Fokus stehen. Urbane Landwirtschaft stellt dabei eine von mehreren Möglichkeiten dar, Städte zukünftig ressourcenschonender versorgen zu können und ihre Resilienz im Aspekt der Klimakrise zu steigern. Dies kann gerade durch die Verlagerung der Produktion von Lebensmitteln hin zum Verbraucher bewirken. Des Weiteren bieten sich in der Stadt zahlreiche natürliche Ressourcen, wie Niederschlagswasser, Abwärme von Gebäuden oder der anfallende Bioabfall an, die für die landwirtschaftliche Produktion genutzt werden können (vgl. Specht und Siebert 2017, 96f.). Eine Möglichkeit von Stadtlandwirtschaft stellte die Kombination aus landwirtschaftlicher Produktion und städtischen Gebäuden dar, welche mit dem Begriff "Zero-acreage farming", benannt wird. Damit sind alle Formen urbaner Landwirtschaft umfasst, welche gekennzeichnet sind durch Nichtnutzung beziehungsweise Nicht-Inanspruchnahme wie beispielsweise Dachgärten, Dachgewächshäuser oder essbare Fassaden (vgl. Specht und Siebert 2017, 98).



Abbildung 5: Landwirtschaftliche Produktion am Rande der wachsenden Stadt, Aspern, 2021, eigene Aufnahme

Auch in Hinblick auf Ernährungssouveränität und Resilienz stellt urbane Landwirtschaft einen wesentlichen Faktor nachhaltiger Stadtentwicklung dar, der multifunktional wirkt. Durch das Gärtnern auf Dachflächen und in dicht besiedelten Stadtteilen kommt es zur Integration von Natur in die

Stadt. Dies trägt positiv zum Stadtbild bei und wird sich ebenso positiv auf die Biodiversität und Klimaresilienz urbaner Gebiete aus. Langfristig kann klimaschutzorientierte Raumplanung so auch kostensparend wirken, indem unter anderem im Sinne einer Stadt der kurzen Wege lokale, kurze Transportwege geschaffen werden (vgl. Ernährungsrat Wien 2020).

Zudem kann der soziale Zusammenhalt und die Identifikation mit dem eigenen Grätzl durch das Zusammenführen von Stadt und Landwirtschaft gestärkt werden. Initiativen im Bereich des Gärtnerns und Gemüseanbaus wirken einerseits gemeinschaftsbildend und vermitteln andererseits auch Wissen über natürliche Kreisläufe, urbane Ökosysteme und Lebensmittelproduktion. Dadurch steigt auch die Wertschätzung gegenüber Lebensmittel und die Solidarität gegenüber den Produzenten. Urbane Landwirtschaft schafft somit Rahmenbindungen für emanzipierte und selbstbestimmte Konsument:innen und Produzent:innen, bei gleichzeitiger Stärkung der Ernährungssouveränität der Stadt (vgl. Ernährungsrat Wien 2020). Konzepte, wie jenes der essbaren Stadt, verfolgen den Ansatz, dass sich Städte in produktive Systeme transformieren. Diese Konzepte entstehen parallel zu Ansätzen in der Praxis, welche sich unter anderem im Trend hin zu einem nachhaltigeren Lebensstil zeigen. Urbane Landwirtschaft ist dabei nicht nur Thema der Öffentlichkeit, sondern findet auch im privaten Bereich Einzug, wobei sich der städtische Anbau von Lebensmitteln in weiterer Folge durchaus auch vom Hobby hin zu einem Geschäftsmodell wandelt. Projekte auf Gemeinschaftsflächen, öffentlichen Grünflächen oder städtischen Brachen werden rund um den Globus in die Realität umgesetzt. Schon etablierte Formen des „Urbanen Gardenings“ werden dabei durch neuartige Gruppen von Akteuren und Organisationen ergänzt, beispielsweise in Form von Geschäftskooperationen im Bereich der urbanen Landwirtschaft (vgl. Specht und Siebert 2017, 97).

4.3 Lokalität im Aspekt der Corona-Krise

Gerade in der aktuellen Zeit der Krise (COVID-19) rücken Fragen nach den wirtschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Folgen ebendieser ins Zentrum. Je nach Arbeitsbereich bzw. Schwerpunkt ist der Blickwinkel hierbei jedoch ein anderer. Gerade die Daseinsvorsorge gestaltet sich hier als besonders herausfordernder Bereich. Während im Bereich der Wirtschaft Regionalität zunehmend wieder Regionalität an Bedeutung gewinnt, ist es Aufgabe der Raumentwicklung und -planung Polyzentralität in den Fokus zu setzen. Im Idealfall finden sich Einrichtungen, die die Daseinsvorsorge gewährleisten gebündelt in einem regionalen Zentrum und stellen so das Versorgungsgleichgewicht sicher. Gerade in den letzten Jahren jedoch haben verschiedene Aspekte dazu geführt, dass sich Ungleichgewicht in der Versorgung der Bevölkerung mit eben erwähnten Dienstleistungen verstärkt hat. Als solche Aspekte können beispielsweise verringernde finanzielle Mittel der öffentlichen Hand, Konzentrationstendenzen der Marktwirtschaft und steigende Qualitätsansprüche der Bevölkerung genannt werden. Ganz besonderen Einfluss hat in jüngster Vergangenheit aber auch die aktuelle Situation rund um die Corona-Krise, was sich vor allem an zwei Spannungsfeldern deutlich zeigt: Zum einen dem Spannungsfeld von Unsicherheit und Sicherheit und zum anderen jenen von Unabhängigkeit und Abhängigkeit. Das Spannungsfeld von Unsicherheit und Sicherheit äußerte sich beispielsweise in der zeitweisen Nichtverfügbarkeit einiger Produktgruppen was eine Unsicherheit mit sich brachte, wann die Güte wieder verfügbar sein würden. Auch gewisse Dienstleistungen konnten in bestimmten Phasen – vorrangig den Lockdowns – nicht oder nur eingeschränkt in Anspruch genommen werden. Zwar trägt die Digitalisierung zu einem gewissen Teil

dazu bei, einige Nichtverfügbarkeiten auszugleichen, diesem Ausgleich sind aber natürlich auch Grenzen gesetzt. Profitieren konnten hingegen unter anderem regionale Nahrungsmittelproduzent:innen, die nun wieder stärker als „Tragpfeiler der Daseinsgrundfunktion Ernährung“ angesehen werden was wiederum einen positiven Einfluss auf das Sicherheitsgefühl der Bevölkerung hat und in weiterer Folge auch regionale Wirtschaftskreisläufe gestärkt und die Verbundenheit der Bevölkerung mit ihrer Region verstärkt hat (vgl. Pracherstorfer 2020, 4f.).

Die Krise hat sich zudem auch auf das Mobilitätsverhalten gravierend ausgewirkt, so werden öffentliche Verkehrsmittel als unsicherer wahrgenommen, was sich wiederum darin geäußert hat, dass private PKW und Fahrräder vermehrt als Alternativen genutzt wurden. Die Nachwirkungen dieser „neuen“ Verhaltensmuster werden, so Dallhammer und Schremmer, langfristig spürbar sein und somit auch die Entwicklung der Regionen nachhaltig beeinflussen. Dabei lassen sich aktuell zwei gegenläufige Trends nachweisen: Einerseits besteht wie bereits erwähnt die Tendenz, vermehrt private PKWS und seltener öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen, andererseits könnte die stark ansteigende Suburbanisierung dazu führen, dass der Pendelverkehr insgesamt langfristig ansteigt (vgl. Dallhammer und Schremmer 2020, 10f.). Im wirtschaftlichen Bereich sind lange Lieferwege und komplexe Produktionswege große Abhängigkeiten von Produktionsstandorten im Ausland in den Blickwinkel gerückt. Das Außer-Reichweite-Sein von überlebenswichtigen Gütern und Dienstleistungen wurde sicht- und spürbar. Profitieren konnten zwar Abhol- und Lieferservices und spontan errichtete Produktionsketten im Landesinneren, diese konnten der Nachfrage nach geringerer Abhängig von externen Einflüssen aber auch nur sehr eingeschränkt befriedigen. Regionalität wird als Folge stärker als je zuvor als Gegenmodell zur Globalisierung angesehen (vgl. Pracherstorfer 2020, 4f.).

Durch die Corona-Krise haben somit die zuvor angesprochenen Faktoren, wie räumliche Nähe, Regionalität und Bündelung und Vielfalt an Angeboten in regionalen Zentren zunehmende Bedeutung erfahren. Räumlich Vorteile ergeben sich daraus, dass durch geringe Liefer- und Fahrzeiten kostengünstig die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen in Wohnraumnähe sichergestellt werden kann. Auch der zeitliche Aspekt wirkt positiv, da Angebote in Wohnortnähe gewährleistet werden können, sodass diese zeitnah und somit kurzfristig in Anspruch genommen werden können (vgl. Pracherstorfer 2020, 4f.). Durch die Pandemie wurde daher deutlich, dass ein System, dass nur auf Städte sowie deren Zentrum fokussiert ist, früher oder später zwingendermaßen zusammenbricht. Gerade die dezentralen Strukturen, durch die das Land charakterisiert ist, bergen enormes Potential zur Entlastung der Städte. Die progressive Provinz geht bei diesem Prozess als Bindeglied beider Welten als großer Gewinner hervor, in dessen Kommunen sich der Stadt-Land-Gegensatz aufhebt (vgl. Dettling 2020). Die Frage ob Stadt oder Land wird daher zukünftig immer mehr in den Hintergrund rücken, vielmehr geht es darum, sich der ohnehin stattfindenden Auflösung dieses vermeintlichen Widerspruchs sinnvoll zu stellen. Stadt und Land dürfen nicht länger als getrennte Einheiten voneinander betrachtet werden, sondern viel mehr als solche, die sich gegenseitig ergänzen und auch brauchen. Die Corona-Pandemie führt dazu, dass die Gemeinden in Österreich nach der Krise glokaler, bürgernäher und partizipativer sein werden. Im Zuge dessen werden sich auch die Kommunen samt ihrer Bürgermeister:innen zu entscheidenden Akteur:innen der Nachkrisenzeit entwickeln (vgl. Dettling 2020).

5 Kommunale Strategien und Konzepte – Wien

Die zuvor angesprochenen städtebaulichen Leitbilder finden sich auch in den kommunalen Konzepten der Stadt Wien. Beispielsweise wurde auf Basis des Konzepts der Polyzentralität ein, im Rahmen des Wiener Stadtentwicklungsplans (STEP2025) erfasstes, Fachkonzept zu den polyzentralen Räumen in Wien erstellt. Weitere Fachkonzepte beschäftigen sich mit dem öffentlichen Raum, Mobilität und den Grün- und Freiräumen. All diese spielen eine nicht untergeordnete Rolle im thematischen Aspekt der Herausforderungen und Chancen der historischen Wiener Ortskerne am Stadtrand. Im folgenden Kapitel thematisch relevante Strategiepapiere erörtert. Wesentliche Faktoren im Rahmen der Untersuchung der historischen Ortskerne stellen hierbei der Aspekt der Versorgung, des öffentlichen Raum sowie der Grün- und Freiräume dar. Abschließend werden jene für den Untersuchungsraum spezifischen strategischen Planungen dargestellt.

Folgende strategischen Dokumente und Entwicklungskonzepte wurden im thematischen Aspekt unter anderem analysiert:

Österreichische Raumentwicklungskonzept (ÖREK 2030) [Hrsg. ÖROK] (Entwurf)
STEP 2025 - Stadtentwicklungsplan Wien [Hrsg. MA18]
STEP 2025 Fachkonzept – Mittelpunkte des städtischen Lebens [Hrsg. MA18]
STEP 2025 Fachkonzept – Öffentlicher Raum [Hrsg. MA18]
STEP 2025 Fachkonzept – Grün- und Freiraum [Hrsg. MA18]
STEP 2025 Fachkonzept – Mobilität [Hrsg. MA18]
Smart City Wien, Rahmenstrategie [Hrsg. MA18]
Agrarstruktureller Entwicklungsplan für Wien 2014 (AgSTEP 2014) [Hrsg. MA58]
Wien: polyzentral - Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens [Hrsg. MA18]
Gutes Leben für alle braucht eine andere Globalisierung [Hrsg. MA18]
Perspektive Liesing Strategieplan für einen Stadtteil im Wachsen [Hrsg. MA18]
Wo willst du hin, meine Donaustadt? - Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt [Hrsg. MA21]
Willst du mein Favoriten sein? - Projektzeitung Südraum Favoriten [Hrsg. MA21] (Strategieplan in Ausarbeitung)

Tabelle 1: Analyisierte kommunale Entwicklungskonzepte und -strategien, eigene Darstellung

5.1 Übergeordnete Konzepte

Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) formuliert im aktuellen Entwurf für das neue Österreichische Raumentwicklungskonzept (ÖREK 2030) räumliche Leitlinien und Ziele im Sinne einer nachhaltigen, klimaneutralen und gerechten Raumentwicklung (vgl. ÖROK 2021, 14).

5.1.1 Räumliche Ziele ÖREK 2030

Eines dieser Ziele stellt die Verbesserung der Lebensqualität und Schaffung gleichwertiger Lebensbedingungen für alle Menschen in sämtlichen Regionen dar. Die Gestaltung und Ausstattung der Räume nach dem Konzept so vorzunehmen, dass Infrastruktur und Dienstleistungen der

Daseinsvorsorge in guter Qualität und Erreichbarkeit angeboten werden. Ein weiteres Ziel ist die Entwicklung kompakter Siedlungsstrukturen mit qualitätsorientierter Nutzungsmischung oder die Förderung ebendieser, wobei dieses Ziel eines der aktuellsten überhaupt darstellt. Gerade auch in Bezug auf die Klimakrise ist die Reduktion der Flächeninanspruchnahme, welche durch kompakte und qualitätsvolle Siedlungsstrukturen erreicht wird, von hoher Bedeutung. Durch die Rückkehr zu einer starken Nutzungsmischung in Zeiten einer wissens- und dienstleistungsorientierten Wirtschaft können so Wege kürzer und Flächen revitalisiert werden. In weiterer Folge werden dadurch sowohl Orts- als auch Stadtzentren wiederbelebt was wiederum eine stärkere Nutzung des Radverkehrs, öffentlichen Verkehrs mit sich bringt und auch das Zurücklegen von Wege zu Fuß ermöglicht und ankurbelt. All dies ebnet schließlich den Weg zu einer dringend notwendigen, klimaneutralen Mobilität (vgl. ÖROK 2021, 14f.).

Besonders für Stadtregionen gilt es unter anderem, eine kompakte klima- und umweltverträgliche Gestaltung mit gut durchmischter Nutzungsstruktur zu schaffen. Öffentliche Räume müssen attraktiv und klimaangepasst gestaltet werden, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Des Weiteren gilt es, Stadtflucht in Umlandregionen zu vermeiden, was durch die Schaffung attraktiver Lebens- und Arbeitsumfelder in den Kernstädten erreicht werden kann. Gleichzeitig muss gegen vorhandene, erhöhte Leerstände in Erdgeschosszonen vorgegangen werden, vor allem abseits der Hauptgeschäftsstraßen. Und auch die nachhaltige Bewältigung der Quell- und Zielverkehre zwischen Städten, dem Umland und dem erweiterten Einzugsbereich stellen die Raumordnung und -planung vor Herausforderungen, die größere Stadtregionen mit sich bringen und die es zu bewältigen gilt (vgl. ÖROK 2021, 35). Nicht erst seit aber gerade auch durch die Corona-Pandemie hat der öffentliche Raum an Bedeutung als Erholungs- und Aufenthaltsraum hinzugewonnen. Und auch diesbezüglich gilt es, Anforderungen, die der Klimawandel mit sich bringt, mit adäquaten Konzepten entgegenzutreten. Öffentliche, attraktiv gestaltete Räume bieten nicht nur Möglichkeiten des sozialen und kulturellen Austauschs, sondern auch der Erholung und Bewegung. Ebenfalls können durch sie Hitzeinseln verhindert werden während gleichzeitig zur Durchlüftung und Kühlung beigetragen wird. Multifunktionale Orts- und Stadtkerne tragen außerdem zur Verminderung des Verkehrs bei und sind daher im Zuge der Klimaproblematik zu fördern (vgl. ÖROK 2021, 75f.). Durch die Stärkung polyzentrischer Strukturen kann eine hohe Versorgungsqualität an Gütern und Dienstleistungen erreicht werden, was einer möglichst wohnortnahen Versorgung der Bewohner mit sämtlichen Diensten, die "physisch" gebracht werden, entgegenkommt. Wichtig ist in Bezug darauf die Schaffung von "Ankerpunkten" in der lokalen als auch der regionalen Versorgung (vgl. ÖROK 2021, 15).

Die Sicherung von Frei- und Grünräume bildet die Grundlage für eine resiliente und nachhaltige Entwicklung, daher hat die Vernetzung, Entwicklung und funktionsgerechte Bewirtschaftung von Frau- und Grünflächen Priorität. Zudem gilt es, Klimawandelrelevante Funktionen und Biodiversität zu stärken (vgl. ÖROK 2021, 57). Abschließend wird der Erhalt und die Entwicklung von lebenswerter Kulturlandschaft und schützenswerter Kulturgüter als Ziel angeführt. Eine Kulturlandschaft, die es Menschen ermöglicht sich wohlfühlen und sie zum Verweilen einlädt, liegen im Interesse der Raumentwicklung und -ordnung. Selbiges gilt für die bauliche Umwelt. Voraussetzung dafür ist aber überhaupt erst ein Bewusstsein für den Wert ästhetischer Qualität, deren Vorhandensein gleichzeitig auf eine Akzeptanz für raumordnerische Maßnahmen mit sich bringt. Es ist unter

anderem Aufgabe der Raumordnung, die hochwertige, österreichische Kulturlandschaft mithilfe geeigneter Instrumente zu erhalten, aber auch stetig weiterzuentwickeln (vgl. ÖROK 2021, 17).

5.1.2 Maßnahmen zur Stärkung von Ortskernen

Zu Stärkung von Orts- und Stadtkernen wurde vonseiten der ÖROK ein Katalog mit Empfehlungen erstellt. Diese umfassen unter anderem den Faktor der Attraktivität und der Identität.

Dass die Attraktivität der Orts- und Stadtkerne im Sinne von Wohn-, Wirtschafts- und Nahversorgungszentren unaufhaltsam abnimmt, wird durch kaum genutzte öffentliche Räume und der Leerstand etlicher Gebäude und Geschäftslokale vermittelt. Eine nachhaltige Raumentwicklung muss sich daher zwingendermaßen die Frage stellen, wie eben diese Orts- und Stadtkerne gestärkt und belebt werden können, um die Lebensqualität der Wohnbevölkerung aber auch für den Tourismus zu stärken. Hierfür sind Verschränkungen von Wirtschaft, sozialen Einrichtungen, öffentlichen Freiräumen, Nahversorgung und Wohnen notwendig, um eine Attraktivitätssteigerung der Zentren zu ermöglichen bzw. aufrecht zu erhalten. Zusätzlich helfen solche Ortskerne auch dabei, Fläche zu sparen, ressourcenschonend mit bestehenden Gebäuden umzugehen und den PKW-Verkehr zu Reduzieren und leisten somit einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele (vgl. ÖROK 2019a, 7). Um die Identität der Orts- und Stadtkerne zu stärken, sind sowohl die Pflege und Weiterentwicklung des baukulturellen Erbes als auch der ressourcenschonende Umgang des gebauten Bestandes von großer Bedeutung. Es gilt, die Charakteristik des Ortsbildes zu erhalten. Dieses setzt sich aus raumbildenden sowie raummarkierenden Merkmalen zusammen. Beispiele für ersteres sind die Bebauungsweise, Gebäudehöhe, Vegetation und Fluchtlinienverlauf, zu zweitem zählen unter anderem Höhen- und Tiefenstaffelung, Straßenprofil und die Baukörperstellung im Straßenraum. Abgesehen davon, ist auch die Erhaltung und Pflege öffentlicher Freiräume für belebte Orts- und Stadtkerne essenziell. (vgl. ÖROK 2019b, 31).

5.2 Wiener Diskurs

5.2.1 Grundlegende Transformationsprozesse

Die Stadt Wien hat seit den Nachkriegsjahren bis in die Gegenwart hinein verschiedene Phasen der Transformation durchlebt, seit 2000 ist von der sogenannten Reurbanisierung die Rede. Vor allem südlich der Stadtgrenze konnte zudem eine intensive Siedlungsentwicklung im Rahmen der Suburbanisierung beobachtet werden. Diese Suburbanisierung beschränkt sich dabei nicht nur auf die zentralen Verkehrsachsen. Auch im Wiener Umland lässt sich die Entwicklung von der Suburbia zur Postsuburbia beobachten. Darunter wird das zeitgleiche Auftreten verschiedener Entwicklungen wie Verdichtung an den Rändern, diversifizierte Bevölkerung, Fragmentierung und eine polyzentrische Struktur verstanden (vgl. Eder et al. 2018, 329).

Im Zeitraum rund um 1970 führte die Suburbanisierung der Bevölkerung, der Arbeitsstätten und der Zentrenfunktionen zu einem dynamischen Wachstum der Umlandgemeinden. Dies wiederum brachte einen enormen Anstieg der Pendler:innenbewegungen mit sich. Zugleich führten große Einkaufszentren zu einer starken Konzentration von Angebot und Konkurrenzsituation. Freizeitzentren siedelten sich am Stadtrand an. Die peripheren Zentrenstrukturen waren vom Erfolg geprägt, was zu einer Reduzierung der Geschäftsflächen in kleinteiligen Strukturen in den dicht bebauten

Stadtgebieten führte. Dies zog eine Abnahme des dort stattfindenden Geschäftslebens und Leerstand nach sich. Das gesteigerte Verkehrsaufkommen führte zu Straßen- und Autobahnprojekten bei gleichzeitiger Auflassung etlicher Straßenbahnlinien. Die Zentrenstruktur Wiens der Gegenwart ist daher durch Relikte vorangegangener Phasen der Stadtentwicklung geprägt. Innenstädtische Märkte und Geschäftsstraßen existieren parallel zu Einkaufszentren am Stadtrand und Fachmarkttagglomerationen an den Einfallsstraßen, neben Büro- und anderen Zentren. Die Zentrenlandschaft in Wien ist zudem durch Vielfalt und einem hohen Spezialisierungsgrad gekennzeichnet (vgl. MA18 2016, 17). Besonders durch die Motorisierung mittels Autos nahm der Erreichbarkeitsradius und somit auch die Distanz der täglich zurückgelegten Wege stark zu. Zurückzuführen sind diese Beobachtungen auf zwei Prozesse: Einerseits auf die zuvor angesprochenen Suburbanisierungsprozesse, andererseits auf ein verändertes Konsumverhalten sowie sozialer und kultureller Werteververschiebungen (vgl. MA18 2016, 11).

Ein aktuelles Leitmotiv der strukturieren Stadtregion stellt ein möglichst geordnetes und nachhaltiges Wachstum dar. Dieses wurde als Grundprinzip für die räumliche Entwicklung entworfen. Die Bündelung und der Ausbau von Entwicklungszentren entlang eines hochrangigen Verkehrsnetzes wurden dabei als Ziele definiert. Weitere solche Ziele sind der Erhalt dörflicher Strukturen in den Achsenzwischenräumen, der Erhalt abgegrenzter und kompakter Siedlungsstrukturen sowie die Begrenzung von Siedlungsentwicklung in landschaftlich sensiblen Bereichen (vgl. Eder et al. 2018, 331).

5.2.2 Stadtentwicklungsplan (STEP 2025)

Der Wiener Stadtentwicklungsplan (STEP2025) ist eine Reihe von Grundhaltungen, welche die Perspektiven einer "Stadt der Zukunft" umreißen und somit handlungsleitend für die Wiener Stadtentwicklung sind. Berücksichtigt werden hierbei zur Zielerreichung die Besonderheiten und Stärken und Schwächen Wiens. Er bezieht zudem raumrelevante Aussagen von Fachkonzepten unterschiedlicher Ressorts mit ein. Durch Wachstum und Entwicklungsdynamik soll ein Aufbruch herbeigeführt werden, welcher der gesamten Stadt zugutekommt. Die Bewohner:innen sollen auch zukünftig gerne in Wien leben, arbeiten, lernen und sich austauschen. Sowohl für alte als auch junge Menschen, für langjährige als auch vor kurzem zugezogene Bewohner:innen, soll Wien eine attraktive Stadt sein. Um dieser Zielsetzung gerecht zu werden müssen verschiedene Dimensionen einer nachhaltigen Entwicklung, wie beispielsweise soziale Gerechtigkeit und Integration oder ressourcenschonende Klima- und Umweltschutzpolitik, in ausgewogenem Maße verfolgt werden (vgl. MA18 Wien, 20). Die Konzentration auf eine Nachhaltigkeitsstrategie passiert hierbei auf verschiedenen Ebenen. Zum einen wird der sorgsame Umgang mit natürlichen Ressourcen fokussiert, zum anderen steht auf die gezielte Entwicklung urbaner Infrastrukturen im Zentrum. Diese ermöglichen ressourcenschonende Lebensstile und eine nachhaltige Unternehmensführung und machen diese attraktiv. Als Beispiel aus der Praxis ist unter anderem die Fokussierung Wiens auf den öffentlichen Verkehr sowie den Rad- und Fußverkehr, vorrangig zum Autoverkehr (vgl. MA18 Wien, 24).

Das Konzept von "Stadt", dem Wien sich verpflichtet fühlt, ist durch eine Reihe von Anforderungen geprägt. Diese sind urbane Dichte, qualitätsvolle Grünräume, hohe baukulturelle Qualität und Nutzungsvielfalt. Kurze Wege werden durch sinnvolle Kombination von Wohn- und Arbeitsstätten,

lebendige Erdgeschoßzonen und alltagsrelevante Einrichtungen in räumlicher Nähe ermöglicht. Zudem wird Wien durch öffentliche Begegnungsräume den Bedürfnissen der aktuellen, aber auch zukünftigen Bewohner gerecht (vgl. MA18 Wien, 21).

Durch öffentliche und private Investitionen in Wohnungen, Gewerbe und Handel, öffentlichen Raum und Mobilitätsinfrastruktur in Stadtnähe werden periphere Standorte urbaner. In der gründerzeitlich geprägten Stadt hingegen werden durch Sanierung und Neuentwicklung Möglichkeiten zur Steigerung der Qualität und Verknüpfung von Alt und Neu geschaffen. Dabei gilt es jedoch stets das baukulturelle Erbe Wiens zu achten. Präzisiert ausgedrückt folgt Wien somit dem Bild der lebendigen Urbanität. Ziele für die nächsten Jahre sind unter diesem Gesichtspunkt unter anderem der geringe Verbrauch von neuem Bauland, die Schaffung kurzer Wege und eine Vielzahl an Gelegenheiten im Umfeld, wodurch wiederum die Mobilität im Umweltverbund begünstigt wird. Stadtteilzentren nutzen in solchen Städten der kurzen Wege Transformation und Wachstum, um umfassende Versorgungsaufgaben übernehmen zu können und breitgefächerte Qualitätsverbesserungen umsetzen zu können (vgl. MA18 Wien, 34–36). Im Verständnis der Stadt Wien ist Stadtentwicklung stets auch Weiterentwicklung der bereits errichteten Stadt, die sanfte Stadterneuerung und kontinuierliche Qualitätsverbesserungen in den Stadtstrukturen umfasst. Das aktuelle Wachstum wird von der Stadt nun zur Verbesserung der Qualität, Substanz und Urbanität der gründerzeitlichen Stadt und Siedlungsstrukturen der 1950er bis 1970er Jahren genutzt (vgl. MA18 Wien, 43). Durch gezielte Interventionen und Investition sollen Stadtteilzentren und auch historische Ortszentren gestärkt und attraktiv gestaltet werden, wobei ein Kernelement hierbei in der Stärkung von Erdgeschoßzonen liegt (vgl. MA18 Wien, 60).

5.2.3 Polyzentrales Wien

Anhand des Fachkonzepts, welches sich mit den polyzentralen Wiener Strukturen auseinandersetzt, wurden sowohl räumliche Festlegungen getroffen als auch Steuerungsinstrumente und Prozesse definiert. Diese sollen zukünftig bei der Weiter- bzw. Neuentwicklung von Zentren angewendet werden und einen Beitrag zum Klimaschutz im Sinne der Stadt der kurzen Wege leisten. Aktuelle Trends und Herausforderungen für die Wiener Zentrenlandschaft werden dabei stehen dabei im Fokus. Als solche sind beispielsweise gegenwärtig und künftig erwartete Veränderungen im Einzelhandel und Einkaufsverhalten und die Etablierung neuer Zentren im Zuge der Stadterweiterung zu nennen. Sowohl die Weiterentwicklung als auch die Stärkung bestehender Zentren wurden als Ziele des Fachkonzepts definiert. Ebenso gilt dies für die Planung und Etablierung neuer Zentren im Zuge der Stadterweiterung. Erreicht werden können diese Ziele nur, wenn eine stärkere Steuerung des großflächigen Einzelhandels zur Unterstützung der städtischen Zentren erreicht wird. Gleichzeitig wird dadurch der Abzug großer Einzelhändler, Einkaufs- und Fachmarktzentren verhindert und somit auch das Fortgehen von Kaufkraft und Aktivitäten. Dies wiederum verhindert das Eintreten der negativen räumlichen, wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Effekte, die dieser Abzug mit sich brächte (vgl. MA18 2020, 11).

Zur Erreichung dieser Ziele wurden drei Agenden ausformuliert, die es zu verfolgen gilt:

1. Der Erhalt und die Stärkung der Vielfalt der Wiener Zentren stehen im Fokus, um bestehende Zentren weiterzuentwickeln und eine Standortverbesserung zu gewährleisten.

2. Durch die Entwicklung neuer Stadtquartiere sollen neue Zentren entwickelt und etabliert werden. Voraussetzung dafür sind die Tragfähigkeit und umweltfreundliche Erreichbarkeit.
3. Der großflächige Einzelhandel soll räumlich gesteuert und reguliert werden. Festlegungen sollen getroffen werden, die vorgeben, wo großflächiger Einzelhandel prinzipiell möglich bzw. grundsätzlich ausgeschlossen ist (vgl. MA18 2020, 11).

Besonders der Aspekt der Nachhaltigkeit, aufbauend auf der Nachhaltigkeitstrias, wird im Fachkonzept große Bedeutung geschenkt. So sind die städtischen Zentren durch eine hohe Dichte und große Vielfalt an kommerziellen wie auch nicht-kommerziellen Angeboten an sozialen, medizinischen, gesundheitsbezogenen und kulturellen Einrichtungen gekennzeichnet. Sie stellen den Mittelpunkt des urbanen Lebens dar und sind somit mehr als nur Orte, die auf den Einzelhandel reduziert werden können. Wien ist gekennzeichnet von einem dichten Netz an funktionsgemischten Zentren, die eine Stadt lebenswerter machen und das sowohl in sozialer, ökologischer als auch ökonomischer Hinsicht (vgl. MA18 2020, 16).

Aus *ökonomischer Sicht* stellen Zentren Raum für den Einzelhandel, Gastronomie und andere Unternehmen dar. Durch eine Vielzahl an räumlich eng verschränkten Angeboten können eine hohe Kundenfrequenz und damit wirtschaftliche Tragfähigkeit und gesteigerte Chancen für Betriebe geschaffen werden (vgl. MA18 2020, 16). Von einem *sozialen Blickwinkel* aus betrachtet, gelten Zentren als Orte der Identitätsstiftung von gesellschaftlichem Leben und der Integration. Menschen können sich hier frei von Konsumzwang aufhalten, der Raum steht unterschiedlichsten Bevölkerungsgruppen für Treffen, Begegnungen und einem respektvollen Mit- und Nebeneinander zur Verfügung. Zentren haben diesbezüglich aber auch die Funktion, Menschen bei der Vereinbarkeit von Beruf und Familie in ihrem Alltagsleben möglichst kosteneffizient zu unterstützen und einen Beitrag zur Organisation zu leisten (vgl. MA18 2020, 16). Und aus *ökologischer Sicht* schließlich sind Zentren von großer Bedeutung, da diese mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Fahrrad oder auch zu Fuß gut erreichbar sind und somit einen fundamentalen Bestandteil einer Stadt der kurzen Wege darstellen. Zentren haben eine unterstützende Funktion, wenn es darum geht eine Reduktion umweltschädlicher Autofahrten für Einkauf und Freizeit, die die Lebensqualität beeinträchtigen, zu erzielen (vgl. MA18 2020, 16).

Im Fachkonzept wurden Kriterien für Zentren festgelegt, um zu eruieren, ob diese ihre Rolle als Mittelpunkt des städtischen Lebens auch zukünftig gerecht werden können. Verfügt ein Zentrum über all diese Eigenschaften, so kann es als robust angesehen und somit als bestens dafür geeignet angesehen werden.

- *Mischung*: Große Dichte von Funktionen und unterschiedliche Nutzungsangebote in räumlicher Nähe an.
- *Angebotsvielfalt*: Einzelhandel, Dienstleistungen, Unternehmen, soziale Infrastruktur, Bildung und Gastronomie.
- *Wohnbevölkerung*: Hohe Bevölkerungsdichte, um die kritische Mindestfrequenz für die lokale Nachfrage zu gewährleisten.
- *Öffentliche Erreichbarkeit*: Gute Anbindung an den ÖPNV, meist ein Anschluss an eine U-Bahn, S-Bahn und/oder Straßenbahnlinie.

- *Identität:* Zentren stellen fundamentale Identifikationspunkte dar, deren Bedeutung historisch oder kulturell bedingt ist.
- *Hochwertiger Raum:* Der ökologische und robuste Raum von Zentren lädt zum Verweilen und Flanieren ein.
- *Attraktive Wege:* Gute Erreichbarkeit der Zentren sowohl zu Fuß als auch mit dem Fahrrad.
- *Freier Zugang & sozialer Raum für unterschiedliche Nutzergruppen:* Zentren stellen Orte der Begegnung, des Miteinanders und Treffpunkt dar. Weite Bereiche des Zentrums sollten als nicht-kommerzielle Bereiche betrieben werden (vgl. MA18 2020, 18).



Abbildung 6: Leitbild der Wiener Zentren, Quelle: MA18 2020, 32

Zentren mit hoher Relevanz für eine Stadt der kurzen Wege finden sich zudem nicht nur stadteinwärts sondern auch in den äußeren Bezirken. Diese dienen zugleich als Identifikationsorte für die Bewohner:innen. Im Zuge der Stadterweiterung werden neue Zentren auch an Orten etabliert, die ehemals peripherer Natur waren. Damit kommt es zu einer deutlichen Verbesserung der Versorgungs- und Angebotssituation. Anhand des räumlichen Leitbildes lassen sich drei Stufen der Zentrenhierarchie ausfindig machen: Metropolzentren, Hauptzentren und Quartierszentren wobei jede dieser Zentrenart durch andere Charakteristika gekennzeichnet ist und verschiedene Funktionen erfüllt. Allen drei Stufen ist gemeinsam, dass sie die Anforderungen einer sehr guten Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel und eine hohe Anzahl von Einwohner:innen im Einzugsbereich vorweisen. Außerdem entsprechen alle drei Stufen den Qualitäten und Charakteristika der Wiener

Zentren (vgl. MA18 2020, 30). Der kleinräumige Zugang zu Versorgungseinrichtungen wie Lebensmittelhandel, Kindergarten, Arzt und Apotheke wird jedoch abseits der drei hierarchisch gegliederten Zentrenarten (Metropol-, Haupt-, und Quartierszentren) anvisiert, da auch diese Orte Wiens Identität entscheidend mitprägen. Gekennzeichnet sind diese Gebiete durch einen besonderen baulichen Charakter, der sich aus einheitlich geschlossenen Straßenfronten, kleinteiligen Nutzungsmöglichkeiten und einer niedrigen Bebauung ergibt. Eine angemessene, dezentrale Grundversorgung gilt somit für die gesamte besiedelte Stadtfläche, wobei das Angebot auch in quantitativer Hinsicht natürlich der Nachfrage entsprechen muss. Damit trotzdem sämtliche Angebote möglichst komfortabel erreicht werden können, sind gute, umweltfreundliche Mobilitätsangebote zu und von den Wiener Zentren notwendig (vgl. MA18 2020, 35).

Die Stadterweiterung kann einerseits zur Entstehung neuer, vollwertiger Zentren führen, gleichzeitig aber auch Ursache für die Abwanderung und das Sinken der Attraktivität umliegender lokaler Zentren sein. Von den Vorteilen profitieren nicht nur die neuen Stadtquartiere selbst, sondern auch Bewohner:innen des Umfeldes und Wien im Gesamten, da der Zielsetzung der "Stadt der kurzen Wege" entsprochen wird. Es gilt daher, die qualitative als auch quantitative Verbesserung von weniger dicht besiedelten Gebieten anzustreben. Gegenwärtig sollen an sechs Standorten neue Zentren entwickelt werden, wobei in der Seestadt Aspern ein Hauptzentrum anvisiert wird, im Hausfeld, am Nordwestbahnhof, Donaufeld, In der Wiesen und in Rothneusiedl hingegen jeweils ein Quartierszentrum (vgl. MA18 2020, 56, 58).

5.2.4 Nahversorgung

Neben den im Fachkonzept erläuterten Hierarchiestufen, wurde die Bedeutung der kleinräumigen Versorgung auf lokaler Ebene als ergänzender Zugang ausgeführt.

Strukturen, welche die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des kurzfristigen Bedarfs in direkter Nähe ermöglichen, können mit dem Begriff "Nahversorgung" zusammengefasst werden. Dies umfasst nicht nur den Lebensmitteleinzelhandel, sondern auch weitere Bereiche, wie die soziale Infrastruktur aber auch die Versorgung mit Grün- und Freiräumen in ausreichendem Ausmaß oder auch attraktive Freizeit- und Kulturangebote. Voraussetzung für eine funktionierende Versorgung sei dabei vor allem eine ausgewogene Nutzungsmischung. Jedoch auch wenn Nahversorgung von überall aus in der Nähe erreichbar sein sollte, nehmen städtische Zentren eine besondere Rolle bezüglich ihrer Bedeutung und Anziehungskraft ein. Stadtzentren sind Orte der Urbanität, an denen Nachfrage an verschiedenen Angeboten, Leistungen und Funktionen herrscht und in konzentriertem Ausmaß und hoher Frequenz gestillt wird (vgl. Hlava 2017, 61).

Wegen ihrer gesellschaftlich-integrative Funktion kommt Stadtteil- oder Grätzlzentren eine besondere Rolle zu. Aufgrund ihrer Gestaltung und Angebotsvielfalt werden sie als besonders wichtig eingeschätzt. Eine zufriedenstellende Versorgungssituation wird durch eben diese Faktoren begünstigt. Dadurch wird aufgezeigt, dass der Gestaltung öffentlicher Plätze und Straßen Aufmerksamkeit in besonders hohem Ausmaß entgegengebracht werden sollte. Zentren haben diesbezüglich zweierlei Funktionen innen: Einerseits fungieren sie als gesellschaftliche Treff- und Bezugspunkte, wodurch sie identitätsstiftend wirken. Andererseits sind sie Spiegelbild gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Entwicklungen. Diverse Entwicklungen haben in den letzten Jahren zur Überformung des polyzentralen Konzepts geführt. Vor allem in lokalen Zentren wurde die

Angebotsvielfalt und Attraktivität stark beeinträchtigt. In Stadtteilzentren aber auch anderen ehemals prosperierenden Zentren ist heute Leerstand und zurückgehende Angebotsvielfalt zu vernehmen. Als große Belastungsprobe gelten Einkaufsagglomerationen, die, der Motorisierung der letzten Jahre folgend, auf den Autoverkehr und somit weit entfernt von wohnortnahen Strukturen, ausgerichtet sind. Dies lässt sich vor allem in den Bezirken nördlich der Donau feststellen (vgl. Hlava 2017, 62).

In den großen Flächenbezirken sei nach Novy und Stude zudem die Konzentration auf ein einziges Zentrum nicht ausreichend. Historisch gewachsene Vororte drohen in Wien trotz ihrer Funktion als dezentrale Nahversorger, der Automobilität zum Opfer zu fallen. Das Entstehen oder Wachstum eigenständiger Strukturen, wird durch Einkaufszentren, wie beispielsweise jenes in Kagran, behindert. Auch der Onlinehandel trägt zu dieser Wachstumsminderung stark bei. Hotspots werden so oftmals nur außerhalb des eigenen Grätzls und mit dem Auto erreicht, wodurch das Auto zur Voraussetzung zur Teilhabe am gesellschaftlichen Leben wird. Das Konzept der Nahversorgung wirkt diesem Trend durch das Schaffen von kurzen Wegen aktiv entgegen und trägt somit zu einer Inklusion aller Menschen bei. Gerade die Donaustadt, als sehr schnell wachsender Bezirk, muss sich die Frage stellen, wie Nahversorgung und Daseinsvorsorge vor Ort unterstützt und gestärkt werden können. Es gilt, gemeinsame Strategien zu entwickeln, die zudem auch auf andere, ähnliche Stadtteile übertragbar sind (vgl. Novy und Stude 2017, 56ff.).

5.2.5 Öffentlicher Raum & Mobilität

Der öffentliche Raum steht aktuell vor eine Vielzahl an Herausforderungen. Diese finden sich unter anderem in der demografischen Entwicklung, beispielsweise bezüglich des Anstiegs des Bevölkerungsanteils jener Menschen, der auf die Nutzung von öffentlichem Raum im Wohnumfeld angewiesen ist. Dies betrifft sowohl Kinder als auch Jungfamilien, ältere Personen aber auch Menschen mit Behinderung und sozial benachteiligte Gruppen, wobei der Zuwachs dieser Gruppen in den kommenden Jahren noch weiter zunehmen wird. Öffentlicher Raum sei nach Ritt Gemeingut und muss auch wieder als solches gesehen und behandelt werden. Das bedeutet, dass vorrangig jene Bedürfnisse gestillt werden müssen, die Personen entspringen, die den öffentlichen Raum mitunter am dringendsten benötigen. Dies trifft weiters auch auf einkommensschwache Familien und obdachlose Personen zu (vgl. Ritt 2017, 66ff.).

Auch seitens der Stadt werden die demographischen Entwicklungen im Zuge des Konzepts angesprochen, denn es ist zu beobachten, dass die Vielfalt der Nutzung des öffentlichen Raumes zunimmt. Dieser wird zunehmend von verschiedenen Gruppen mit unterschiedlichen Motiven, wie beispielsweise Begegnung, Erholung oder Kommunikation, genutzt. Vor allem Bevölkerungsgruppen wie Kinder, Jugendliche, Erwachsene mit Betreuungspflichten und ältere Menschen nutzen den öffentlichen Raum dabei in besonders hohem Maße, wobei die Zahl der Kinder und älteren Menschen in den nächsten Jahren steigen wird. Aber auch in Bezug auf Erwerbstätige hat sich das Nutzungsausmaß in den vergangenen Jahren aufgrund der Flexibilisierung der Arbeitszeiten verändert. Die Veränderung der Bedürfnisse findet zeitgleich auf der Ebene der Mobilität bzw. des Verkehrs statt. So waren schon in den letzten Jahren schwerwiegende Veränderungen in Bezug auf das Mobilitätsverhalten zu vernehmen, und zwar von der Autonutzung hin zum Umweltverbund und somit in Richtung wünschens- und unterstützenswerter Veränderungen. Entwicklungen in

diesem Prozess im Aspekt des öffentlichen Raumes haben somit eine zweifache Bedeutung: Einerseits können somit, wie oben dargelegt, Bedürfnisse von immer mehr Menschen befriedigt werden und andererseits kann so zu einer fortlaufenden Verlagerung zu nachhaltiger Mobilität beigetragen werden (vgl. MA18 2015c, 49).

Im Zuge des Mobilitätsaspekts sind belebte Erdgeschoßzonen von hoher Bedeutung. Dies ergibt sich einerseits aus der dadurch gewährleisteten lokalen Verfügbarkeit von Gütern, Dienstleistungen und Arbeitsplätzen, andererseits aber auch durch den Zugewinn an Attraktivität der Straßenräume für Fußgänger:innen. Doch auch abseits des Faktors der Mobilität bringt eine Aufwertung der Erdgeschoße etliche Vorteile mit sich, da diese gezielten Impulse für Lebendigkeit setzen und gleichzeitig neue Chancen für gewerbliche, soziale, kulturelle und gemeinschaftliche Nutzungen bieten. Zudem sei man der Ansicht, dass sich nur in einer kompakt gebauten Stadt nachhaltige Mobilität, im Sinne geringer Entfernungen zwischen sämtlichen Aspekten des Lebens, umsetzen lässt. Wohnen, die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, Ausbildungs- und Arbeitsplätze, Kultur- und Sportangebote sowie Grün- und Freiräume zählen dabei zu den wichtigsten Aspekten. Für Bauvorhaben und Projekte werden somit urbane Nutzungsmischung, qualitätsvolle Dichte mit angemessener Freiflächenausstattung und Ressourcenschonung zu fundamentalen Kriterien. Die Umsetzung von Siedlungsformen, auch in Stadtrandlagen, ermöglicht hierbei die Entwicklung kompakter, am Fußgänger und Radfahrer orientierten Grätzl (vgl. MA18 2015c, 31f.).

Durch Nahmobilität wird die Möglichkeit, alltägliche Wege in der Wohnumgebung bei gleichzeitiger aktiver Bewegung zu erledigen, geschaffen. Sie schafft somit gleichzeitig die Grundvoraussetzung für Gesundheit und Klimaschutz. Außerdem trägt sie zu einem selbstbestimmten, mobilen Leben bei, unterstützt Versorgungsarbeit und fördert eine Stadtentwicklung, die sich am Menschen orientiert. Stetig vorangehende Veränderungen der städtischen Gesellschaft spiegeln sich im öffentlichen Raum wider. Lange Zeit orientierte sich die Ausgestaltung ausschließlich an der Nutzung durch das Auto, da öffentlicher Raum vorrangig als Transitraum gesehen wurde, der zur Abwicklung des Maximums an motorisiertem Verkehr bzw. abgesehen davon als Abstellplatz für Fahrzeuge betrachtet wurde. Auch heute wird noch über 65 Prozent der zur Verfügung stehenden Straßenfläche für die Verwendung von fließendem Motorverkehr oder als Parkraum genutzt. Da aber heutzutage immer mehr Menschen auf das Fahrrad zurückgreifen oder zu Fuß unterwegs sind, rücken auch Fragen wie jene der gleichberechtigten Teilhabe in den Fokus. Dieser Prozess hin zu einer gesteigerten Aufenthaltsqualität hält dabei gleichermaßen bei Bürger:innen als auch bei Planer:innen Einzug (vgl. MA18 2015c, 48). Kurze Fußwegdistanzen der Alltagswege sind somit ganz entscheidender Faktor für das mobilitäts- und städtebauliche Ziel der kompakten Stadt. Auch die subjektive Wahrnehmung vom eigenen PKW hängt maßgeblich von der fußläufigen Erreichbarkeit diverser Angebote ab (vgl. MA18 2015c, 32). Aber auch neue Straßenbaugroßprojekte, konkret jenes der Stadtstraße Aspern, dienen als Ergänzung des bisherigen Straßennetzes. Besonders dieses Projekt soll die Entlastung der alten Ortskerne in der Donaustadt gewährleisten und neue, umliegende Stadtentwicklungsgebiete, wie die Seestadt Aspern, anbinden (vgl. MA18 2015c, 94).

5.2.6 Grün- und Freiräume

Die landwirtschaftliche Nutzung für Garten-, Wein- und Ackerbau nimmt einen weitreichenden Anteil der Grünräume in Anspruch. Dies ist ein wesentliches Alleinstellungsmerkmal Wiens im Vergleich mit sämtlichen anderen Millionenstädten. Schon seit vielen Jahren wird von sowohl von der Stadtverwaltung- als auch -regierung eine umweltfreundliche ökologisch ausgerichtete Produktionsweise anvisiert und umgesetzt, was sich in der Praxis beispielsweise in biologischer und gentechnikfreier Produktion widerspiegelt (vgl. MA18 2014, 78). Freiräume stehen in Wechselwirkung mit baulichen Strukturen und haben in diesem Zusammenhang eine entscheidende Funktion für die stadträumliche Gliederung. Einerseits erfüllen Grün- und Freiräume wichtige Funktionen bzgl. der Orientierung im Stadtteil und bilden zentrale Elemente kognitiver Karten im Bewohnerbewusstsein. Andererseits stellen etliche Freiräume Zeugnisse historischer Stadtstrukturen und somit bedeutsame Identifikationsmerkmale dar (vgl. MA 18 2015a, 39).

Unter dem Schlagwort "Urban Farming" werden immer häufiger Stadtbewohner:innen Wiens im Sinne eines gemeinschaftlichen, aber selbstbestimmten Anbaus tätig. Gleichzeitig entwickeln sich seit einigen Jahrzehnten auch neue Formen der urbanen Landwirtschaft. Als Beispiele hierfür können unter anderem Nachbarschaftsgärten, auch als "Community Gardens" bezeichnet, genannt werden. Zwei der wesentlichsten positiven Aspekte dieser Entwicklung sind ein Mehr an Begegnung und Gemeinschaft, womit die aktuell herrschende Gartenkultur als Substrat für weitergehende Engagements für das eigene Umfeld verstanden werden kann (vgl. MA18 2014, 79).

Nach dem städtischen Fachkonzept zu Grün- und Freiräumen gilt es so viele Flächen wie möglich zugänglich machen und zu erhalten, um dem Wunsch nach Beteiligung der Bewohner an neuartigen Nutzungskonzepten nachzukommen. Aus innerstädtischen Baulücken beispielsweise können so neue Freiräume zur (Zwischen-) Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Solche öffentlichen Räume bringen einerseits soziale Aspekte, beispielsweise in Form von Communitybildungen, mit sich, tragen andererseits aber auch zur Selbstverwaltung und der Schaffung eines neuen Verantwortungsbewusstseins für den/die Einzelnen bei, was sich derzeit vor allem anhand von Nachbarschaftsgärten vorweisen lässt. Relativ neuartige Formen dieser Nutzung des öffentlichen Raums sind die Stadtlandwirtschaft, auch als das zuvor genannte Schlagwort "urban Farming", die die Lust am Produzieren von eigenen Lebensmitteln widerspiegeln (vgl. MA 18 2015a, 77).

Während die städtische Landwirtschaft die Kulturlandschaft in Wien prägt, leistet sie gleichzeitig auch einen wichtigen Beitrag zur Versorgung der Stadt in verschiedener Hinsicht:

- In sehr vielen Bereichen ist die landwirtschaftliche und gärtnerische Nutzung vom kleinen Gartenparadies bis hin zum großflächigen Acker- und Gemüsebau von großer Bedeutung.
- Insbesondere in Krisenzeiten aber auch sonst stellen Kleingartenanlagen einen geeigneten Ort zur Erholung und Selbstversorgung dar.
- Es lässt sich ein Trend in Richtung Tätigwerden immer größerer Menschengruppen im Rahmen des "Urban Farmings" erkennen.

- Kleine Grünflächen werden in Form von "Urban Gardening" im teilöffentlichen Raum von Anrainer:innen bepflanzt, was zu einer Aufwertung des Wohnumfeldes führt (vgl. MA 18 2015a, 35).

Mit dem Agrarstrukturellen Entwicklungsplan für Wien (AgSTEP 2014) wurde erstmalig ein übergeordnetes, langfristiges Leitbild für die städtische Landwirtschaft geschaffen. Es stellt ein Dokument zur Verortung der landwirtschaftlichen Vorrangflächen innerhalb der Stadt dar. Die Absicherung dieser Flächen für die kommende Dekade sowie für eine umweltgerechte Landwirtschaft im Aspekt der Nachhaltigkeit stellt zentrales Ziel des Strategiepapiers dar (vgl. MA58 2014, 8). Die ausgeprägte landwirtschaftliche Kulturlandschaft stellt ein identitätsstiftendes Markenzeichen der Stadt dar. Dieses trägt zudem zur städtischen Nahversorgung und Naherholung bei und unterstützt das Stadtklima. Zudem stellt die Wertschätzung des Landschaftsbilds und der Kultur, wie Brauchtümer oder die Erhaltung der historischen Ortskerne, ein weiteres essenzielles Element dar, welches im Rahmen der Stadtplanung berücksichtigt werden soll (vgl. MA58 2014, 42).

Der AgSTEP umfasst mehrere Schwerpunkte. Neben Spezialisierung der Betriebe, Diversifikation in andere Produkte bzw. Produktions- und Erwerbsmöglichkeiten, Ausbau der Wertschöpfungskette, Forschung und Entwicklung stellt der Umwelt- und Produktionsaspekt einen weiteren wesentlichen Fokus dar. Der Erhalt von landwirtschaftlichen Flächen, insbesondere den speziell ausgewiesenen Vorrangzonen ist abhängig von den ökonomischen Gegebenheiten der Betriebe sowie der Marktsituation. Die in der Vergangenheit verstärkte Nachfrage nach nachhaltigen Produktionsmethoden ist ebenso ein Einflussfaktor. Hierbei soll der Weg des Ausbaus nachhaltiger Produktion im Rahmen der Stadtlandwirtschaft weiter verfolgt werden (vgl. MA58 2014, 38ff.).

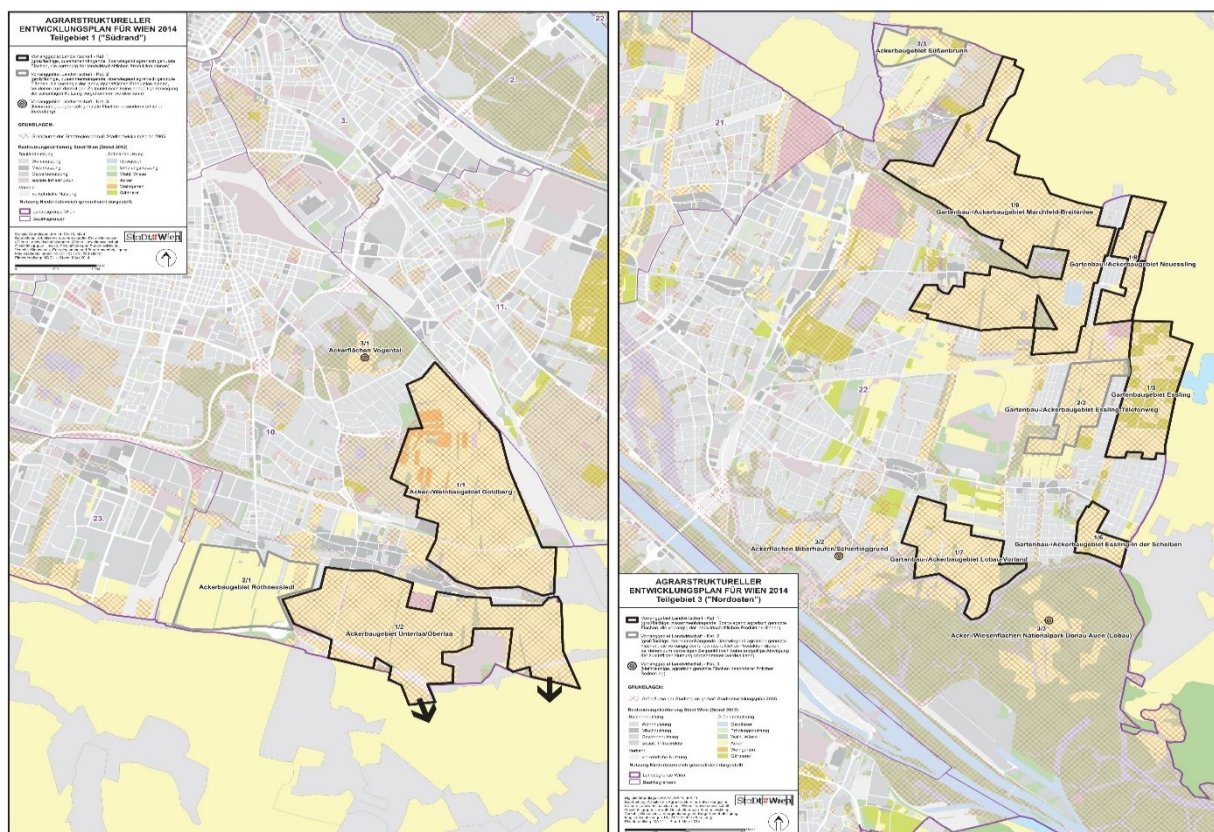


Abbildung 7: Teilgebiete (Südrand, Nordosten) des agrarstrukturellen Entwicklungsplans 2014, Quelle: MA58 2014

Zwei Teilgebiete des agrarstrukturellen Entwicklungsplans sind im Rahmen der untersuchungs-räumlichen Analyse relevant. Das Teilgebiet „Südrand“ umfasst den Südraum Favoriten, somit auch, neben Inzersdorf und Unterlaa, die Ortsteile Oberlaa & Rothneusiedl. Insgesamt werden in dem Gebiet 968 Hektar landwirtschaftliche Flächen ausgewiesen, 28 Hektar hiervon in Form von Weinbau. Des Weiteren werden insgesamt etwa 35 Landwirtschaftsbetriebe gezählt. Hervorgehoben werden zudem die historischen Ortskerne, welche noch dörflichen Charakter aufweisen (vgl. MA58 2014, 14). Das Teilgebiet „Nordosten“ lässt sich auf den östlichen Teil der Donaustadt beschränken. Dieser Bereich reicht von Süßenbrunn über Hirschstetten und Breitenlee bis nach Aspern und Essling. 2630 Hektar umfasst die landwirtschaftlich genutzte Fläche, 300 Hektar in Form von Garenbau und 50 Hektar als Obstanbauflächen und stellt somit das größte landwirtschaftlich genutzte Gebiet innerhalb Wiens dar. Von den insgesamt 130 Betriebsstätten ist besonders die Zahl der Gartenbaubetriebe markant (100) (vgl. MA58 2014, 21).

5.3 Die Bedeutung der historischen Ortskerne

Etliche historische Ortskerne sind in der Gesamtstadt Wien durch die sukzessive Erweiterung der Stadtgebietsgrenzen sowie der Eingemeindung umliegender Gemeinden aufgegangen. Auch zuvor standen einige von ihnen schon in ökonomisch-funktionaler Verbindung mit Wien und entwickelten sich beispielsweise entlang von Haupteinfallsstraßen. Sie leisten auch heute noch einen wesentlichen Beitrag bei der Schaffung eines eigenen Charakters und somit einen wichtigen Beitrag zum Stadtbild Wiens, was sich durch ihre höchst diversen Strukturen begründet. Viele Dorfkerne, insbesondere in den äußeren Bereichen der Stadt, sind nach wie vor im Stadtgrundriss als auch in ihrer architektonischen Struktur zu erkennen. Sie sind identitätsstiftend, schaffen Orientierung und tragen wesentlich zur Qualität der Stadtteile bei. Trotzdem leiden viele dieser Ortskerne, gemessen an ihrer funktionalen Bedeutung, an einem Bedeutungsverlust. Dies lässt sich unter anderem damit begründen, dass vor allem historische Anger- und Straßendörfer unter gesteigertem Verkehr an den Durchfahrtsstraßen leiden. Zudem können die Ortskerne in ihren Strukturen der wachsenden Mobilität und der räumlich nahen Konkurrenz durch Shoppingcenter und Fachmarktzentren wenig entgegensetzen. Zudem sind viele der Ortskerne für junge Menschen und Familien auch als Wohnstandort im Vergleich mit Wohnquartieren der Stadterweiterungsgebiete wenig attraktiv. Dies führt zu einer Überalterung der Ortskerne und macht Investitionen in die baulichen Strukturen wesentlich schwerer. Diese dadurch autoorientierte, in ihrer Funktion getrennten Struktur führt in weiterer Folge zu einer noch größeren Verstärkung des Verkehrsaufkommens (vgl. MA18 2016, 106).

Der öffentliche Raum der historischen Dorfkerne ist durch enge Straßen und schmale Gehsteige gekennzeichnet. Aufenthaltsräume sind, abgesehen von einigen historisch bedingten platzartigen Aufweitungen, kaum vorhanden, die Straßen werden vom motorisierten Individualverkehr dominiert. Die ehemals landwirtschaftliche Nutzung stellt ein wesentliches Charakteristikum dar, die Bebauung ist niedrig und im Verhältnis zum öffentlichen Raum geschlossen. Beinahe sämtliche Grundstücke verfügen über privaten Freiraum in Form schmaler, langgestreckter Gärten oder Höfe. Durch Verkehrsberuhigung und Umnutzung und Neugestaltung des öffentlichen Raums kann eine qualitative Steigerung ebendieses erreicht werden (vgl. MA18 2018, 80).

Obwohl die historischen Ortskerne stadträumlich von hoher Bedeutung sind und eine wesentliche Rolle zur Stadtidentität beitragen, sind etliche dieser Strukturen durch hohe Verkehrsbelastung

und einem Struktur- und Wertewandel in ihrer alltäglichen Bedeutung bedroht. Durch das aktuelle Stadtwachstum bietet sich aufgrund ihrer Orientierungs- und Identifikationsfunktion die Chance einer Erneuerung und Revitalisierung dieser Strukturen. Dies verlangt allerdings nach einer Neuinterpretation der historischen Dorfkerne und ihrer Rolle im Stadtteil. Nur so können sie alltagstauglich als auch zukunftsfähig gestaltet werden. Dadurch ist es aber möglich, die vorhandene, große Vielfalt an historischen Ortskernen mitsamt ihren Qualitäten zu erhalten, zu fördern und zusätzlich noch weitere Qualitäten zu schaffen (vgl. MA18 2016, 30).



Abbildung 8: Lage der historischen Ortskerne, Quelle: MA18 2020, 35

Durch die gewachsene Struktur der Ortskerne werden zwei verschiedene Strukturen gebildet: Einerseits entstehen wichtige Identifikationsbiotope, andererseits bieten sie das Potenzial einer Zentrenstruktur, die durch Kleinteiligkeit und Fußläufigkeit charakterisiert ist. Beide dieser Strukturen können durch die Entwicklung neuer Stadtquartiere im engen Zusammenspiel profitieren (vgl. MA18 2016, 164). Die historischen Ortskerne Wiens bergen somit das Potenzial, eine Funktion als identitätsstiftende Bereiche mit Geschichte für die sich entwickelnden neuen Stadtgebiete in der unmittelbaren Umgebung zu übernehmen. Es gilt daher, diese in ebendiese Umgebung einzubinden, den Strukturwandel und eine Neugestaltung der öffentlichen Räume aktiv anzugehen, und die Nachverdichtung und Neuinterpretation der historischen Dorfkerne revitalisierend und punktuell zu gestalten. Nur so ist es möglich, die Strukturen alltagstauglich und zukunftsfähig auszugestalten und eine breite Vielfalt an historischen Ortskernen mitsamt ihren Qualitäten zu erhalten und zu fördern (vgl. MA18 2016, 106). Durch die Nachverdichtung des unmittelbaren Umfelds findet eine Wiederbelebung der Ortskerne statt, wodurch diese neue Legitimation als Zentren erhalten. Gleichzeitig werden lokale Identitäten bei paralleler Stärkung weiterentwickelt wodurch sich die neuen Stadtteile besser in das gewachsene System einfügen. Auch durch ihre historische Aufladung

fungieren Ortskerne im Alltag als Treffpunkte und Kommunikationsräume und können somit ein Schlüsselement sein, um Lebensraum entstehen zu lassen (vgl. MA18 2016, 164).

Besonders die historischen Dorfkerne in den Weinbaugebieten (unter anderem Stammersdorf und Oberlaa) sind in sehr hohem Maße sowohl historisch als auch touristisch aufgeladen. Neben etlichen Chancen birgt dies jedoch auch die Gefahr eine Überformung und Entwicklung zur Kulisse. Der historische Kernbereich von Hietzing hingegen hat, wie auch einige andere Ortszentren, nach wie vor nicht an Bedeutung im jeweiligen Stadtteil verloren. Diese Zentren bilden auch heute noch alltagstaugliche Strukturen mit Versorgungsfunktionen und bieten Ausstattung an sozialer und technischer Infrastruktur (vgl. MA18 2016, 106).

5.4 Untersuchungsraumbezogene Stadtteilkonzepte

In der Donaustadt wurde im Rahmen der Stadtentwicklung und der U2 Verlängerung im Jahr 2013 ein Strategieplan entwickelt. Der „Strategieplan Zielgebiet U2-Donaustadt“ umfasst die großen Stadtentwicklungsflächen im zentralen Bereich des östlichen Teils des 22. Bezirks entlang der U-Bahntrasse. Dieser wird von den historischen Ortskernen, Aspern und Hirschstetten, gesäumt und charakterisiert sich bisweilen durch weitläufige landwirtschaftliche Flächen. In Favoriten ist aktuell das „Stadtteilentwicklungskonzept Südraum Favoriten“ in Ausarbeitung. Ebenso wie im 22. Bezirk werden hier Entwicklungsschwerpunkte festgehalten und Maßnahmen im Rahmen der Stadtentwicklung in diesem Bereich diskutiert. Hierbei liegt ebenso der Fokus der Entwicklung entlang der U-Bahntrasse der U1 auf landwirtschaftlichen Flächen. Die Stadtentwicklungsflächen liegen hierbei an den historischen Ortskernen Oberlaa und Rothneusiedl.

5.4.1 Räumliche Entwicklungen & Konzepte - Donaustadt

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts waren die Ortskerne der Marchfelder Anger- bzw. Straßendörfer Breitenlee, Essling, Aspern, Stadlau, Hirschstetten und Kagran, die wie ein Kranz rund um das Zielgebiet angeordnet sind, die einzigen Siedlungen im entsprechenden Gebiet (vgl. MA21 2013, 41). In den 1970er und 80er Jahren wurde im Zuge des weitgehenden Straßen- und Bahnnetzausbaus Geschoßwohnbauten, Gewerbegebiete und weitere Großanlagen erbaut. Diese verliehen der Donaustadt ein völlig neues Bild, nämlich jenes einer autoorientierten, funktionsgetrennten Stadt. Der Stadtteil wird seither von Versorgungs- und Entsorgungseinrichtungen, Fachmarkt-, Einkaufs- und Logistikzentren, die ihn bis in die Gegenwart hinein maßgeblich mitformen, ergänzt (vgl. MA21 2013, 42). Das Stückwerk an Einzelprojekten der vergangenen 80 Jahre folgt keiner ganzheitlichen Perspektive. Während Grundstücke an Infrastrukturachsen bebaut wurden, sind Flächen dazwischen landwirtschaftlich genutzt geblieben. Während hier einerseits eine einheitliche Planung fehlt, ist es andererseits jedoch genau dieser Umstand, der die besonderen Qualitäten und Potenziale der Gegend ausmachen (vgl. MA21 2013, 44).

In der jüngeren Vergangenheit, durch die Erweiterung der U-Bahn, ist die Donaustadt näher an die Kernstadt gerückt, aber auch andere Quartiere innerhalb des Bezirks wachsen enger zusammen. Dabei bergen gerade U-Bahn-Knoten das Potenzial, sich als Kristallisationspunkten der Zentrenentwicklung zu behaupten. Insbesondere die bisherigen lokalen Zentren verfallen zudem ebenso dem Bedeutungs- und Strukturwandel, der sich darin äußert, dass historisch gewachsene Ortskernen Großformen wie das Donauzentrum oder der Gewerbepark Stadlau gegenüberstehen. Es gilt,

die Abstimmung dieses Spannungsfeldes aus kleinteiligen und großmaßstäbigen Bezugsräumen zu meistern und dabei auch nicht die Entwicklung neuer Quartiere außer Acht zu lassen (vgl. MA21 2013, 66f.). In der ganzen Donaustadt entstehen derzeit Stadtteile die voneinander angrenzenden Einfamilienhäusern, Großsiedlungen und Gärtnereien geprägt sind und direkt neben U-Bahnstationen, Badeteichen sowie Gewerbeparks angesiedelt sind wodurch ein Aufeinanderprallen verschiedener Siedlungssysteme und Bebauungstypologien stattfindet (vgl. MA21 2013, 8). Daher würden die klassischen Vorstellungen von Urbanität in der Donaustadt keine Haftung finden weshalb zwingend andere Bilder von Stadt gelten oder überhaupt erst erstellt werden müssen. Im Zentrum des Interesses bzgl. Entwicklungen in der Donaustadt liegt dabei das "Zielgebiet U2 - Donaustadt". Es gilt hier, Kräfte zu bündeln und Transformationsprozesse mitsamt ihren Herausforderungen zu behandeln. Um stets einen Anhaltspunkt zur Verfügung zu haben, wurden gemeinsam mit der Bevölkerung Qualitätsanforderungen und Prinzipien erarbeitet und in Form eines Strategieplans gebündelt (vgl. MA21 2013, 5).

Betont wird, dass bei der Auseinandersetzung mit Stadtteilen stets darauf geachtet werden sollte, diese in ihrer Gesamtheit zu verstehen und Diskussionen nicht nur über Räumliches zu führen, sondern immer mitzudenken, von welchem Charakter und welcher Lebendigkeit die Stadt geprägt sein soll. Hierfür ist eine tiefgreifende Auseinandersetzung mit der Vorstellung von Urbanität zwingend notwendig (vgl. MA21 2013, 9). In der Donaustadt, welche als Stadtlandschaft verstanden werden kann, treffen diverse Formen von Urbanität unvermittelt aufeinander und überlagern sich. Genau in dieser Unordnung und Unbestimmtheit und somit auch im Raum für Unvorhergesehenes liegen Spannung und Potenzial ebendieses Raumes (vgl. MA21 2013, 37). Damit unterschiedliche Stadtteile räumlich und funktionell miteinander vernetzt werden können, werden Freiräume, Orientierungspunkte und Mobilitätssysteme in Zusammenhänge gesetzt. Daraus ergeben sich vier räumliche Prinzipien, die in ihrer Gesamtheit ein stabiles Gerüst ergeben und im Folgenden dargelegt werden sollen (vgl. MA21 2013, 49).

1. Das grüne Gerüst

Landwirtschaftliche Strukturen sollen weder ästhetisiert, noch sollen Landschaftsbilder romantisert werden. Vielmehr gilt es eigenständige Freiraumtypologien zu entwickeln, welche auch Veränderungen der Landwirtschaft miteinbeziehen. Auch, wenn das Stadtwachstum und die Ausdehnung der Siedlungsflächen dazu führen, dass sich ein Rückgang der Freiflächen zeigt, ist eine Zunahme an Schnittstellen zwischen bebautem und nicht bebautem Raum zu erkennen. Kontaktflächen werden dabei bei gleichzeitiger Senkung der Orientierbarkeit länger. Um dem entgegenzuwirken, können markante Übergangsmomente geschaffen werden. Dieses Prinzip stellt die Grundlage und Ausgangspunkt der Stadterweiterung bzw. künftiger Standortentwicklungen dar. Durch ein gemeinsames Netz können neue Quartiere mit bereits bestehenden verbunden werden und somit Bezüge zu ihrer Umgebung aufbauen (vgl. MA21 2013, 52f.).

2. Das Mobilitätsmodell

In der Donaustadt entsteht derzeit durch die Verlängerung der U2-Trasse eine Entwicklungsachse, die als eine der dynamischsten in Wien gilt und als Rückgrat des gesamten Zielgebiets angesehen werden kann, welches maßgeblichen Standort- und Entwicklungsfaktor darstellt. Durch diese Linie können räumliche Zusammenhänge hergestellt werden während aber parallel auch räumliche

Trennung auf lokaler Ebene drohen. Es gilt daher aus Sicht der Stadtraumplanung auf dieses Spannungsfeld zu reagieren und das Gebiet zu "einer Adresse" verschmelzen zu lassen. Dabei ist es wichtig, dass die hochleistungsfähige Infrastruktur mitsamt ihrer Stationsbereiche in die Entwicklung des Zielgebiets integriert wird (vgl. MA21 2013, 58f.).

3. Starke Quartiere

Es gilt, die neuen Quartiere in das bereits bestehende System der Zentrenstrukturen, einzubringen. Starke Eigenständigkeit zeichnen die einzelnen Stadtteile aus, die räumliche und inhaltliche Schwerpunktsetzung stellt einen Mehrwert für das ganze Gebiet dar (vgl. MA21 2013, 66).

4. Besondere Orte

Der Charakter der Donaustadt entspringt einer Vielzahl besonderer Orte wie Badeteichen, Ortskernen und Freiräumen sämtlicher Größenordnungen. Solche Punkte schaffen sowohl Orientierung als auch eine Identität und tragen somit wesentlich zur Qualität bei. Gestalterische Maßnahmen und die Einbettung der Ortskerne spielen dabei eine große Rolle, wobei insbesondere historische Elemente als Orientierungs- und Anhaltspunkte in solch einem hoch dynamischen Stadtgebiet dienen können. In den Anger- und Straßendörfern machen sich derzeit hohe Verkehrsbelastungen bemerkbar da die Kaufkraft in größere Geschäftsgebiete gezogen wird. Die Entlastung der Ortskerne vom Durchfahrtsverkehr kann durch die Errichtung der Stadtstraße erreicht werden, gleichzeitig bietet sich damit die Chance auf gestalterische Eingriffe im öffentlichen Raum sowie einer neuen Organisation der Straßenräume und somit einer Qualitätssteigerung des Raumes. Abgesehen von den historischen Beständen gilt es aber gleichzeitig auch, Bezüge zu kleinteiligen und großen Freiflächen zu sichern. Besonders markant sind in der Donaustadt diesbezüglich einerseits großzügige landschaftliche Zusammenhänge, andererseits aber auch der Bezug zum Wasser. Beide Merkmale gilt es in einem "Orientierungsgerüst" ausfindig zu machen und räumlich zu festigen (vgl. MA21 2013, 72f.).

Konkrete Maßnahmen stellt in diesem Aspekt, um das charakteristische Stadtbild erhalten, die Ausweisung einer Schutzzone in Hirschstetten dar. Zudem soll die neu zu errichtende Stadtstraße eine Verkehrsentslastung von 45 Prozent mit sich bringen. Zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität sollen Verkehrsflächen zurückgebaut und öffentliche Räume neugestaltet werden. Durch diese Transformation wird der Standort auch für Handel und Gastronomie attraktiver. Da der Verkehr möglichst in den Ortskern integriert werden soll, wird die Untersuchung der Möglichkeit einer Mischverkehrsfläche empfohlen, während der Ortskern gleichzeitig aktiv ins Radwegenetz eingebunden werden soll (vgl. MA21 2013, 82). Auch im Asperner Ortskern soll mit der Eröffnung der Stadtstraße eine Verkehrsreduktion von 27,2 Prozent erreicht werden. Wenn dieses Ziel umgesetzt werden kann, gilt es, die Verkehrsführung hinsichtlich einer Neugestaltung im Sinne der Fußgänger und Radfahrer zu überprüfen, um somit die Aufenthaltsqualität im Kern zu steigern (vgl. MA21 2013, 85). Besonders der Ortskern Aspern stellt einen wichtigen Bezugsraum der gesamten östlichen Donaustadt dar, es sollte daher darauf geachtet werden, keine Standortkonkurrenzen aufkommen zu lassen sondern die räumlichen Bezüge zum vorhandenen Ortskern zu stärken (vgl. MA21 2013, 82).

5.4.2 Räumliche Entwicklungen & Konzepte - Favoriten

Der Südraum Favoriten ist durch unterschiedliche Siedlungsformen geprägt, die wiederum von einer meist hohen Wohnqualität zeugen. Der sorgsame Umgang mit diesem Bestand ist dabei von zentraler Bedeutung bei der Implementierung neuer Entwicklungen. Durch eben solche Entwicklungen können jedoch wesentliche Verbesserungen, beispielsweise im Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr erreicht werden (vgl. MA21 2020, 9). Das Bild des Südraums Favoriten wird maßgeblich von Oberlaa, Unterlaa und Rothneusiedl geprägt. Aufgrund der Verlängerung der U1 bis nach Oberlaa scheint es von besonderem Interesse, die Identität Oberlaas und Unterlaas, die sich aus ihren historischen Dörfern und traditionellen Prägungen ergibt, zu schützen. Dies geschieht beispielsweise durch den Ausbau des Weinbaugebietes Goldberg. Außerdem sollen die Ortskerne attraktiviert und die Heurigenkultur belebt werden. Eine Bewahrung des Ortsbildes wird durch eine Schutzzone gewährleistet. Durch Impulse aus dem Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl kann auch der Ort Rothneusiedl belebt werden. Es gilt auch hier, die neuen Entwicklungen behutsam in bereits bestehende, dörflich geprägte Gegebenheiten zu integrieren und im Zuge dessen auch für eine Verflechtung der bestehenden und neu hinzukommenden Nachbarschaft zu sorgen (vgl. MA21 2020, 8).

Durch die U-Bahn-Verlängerung nach Oberlaa konnte eine Steigerung der Lebensqualität erreicht werden wobei jedoch gleichzeitig auch Unsicherheiten seitens der Bewohner ausgelöst wurden. Um diesen Sorgen Raum zu geben, wurde ein breiter Bürger:innenbeteiligungsprozess für den Südraum Favoriten in die Wege geleitet. In Zusammenarbeit mit der Bevölkerung wurde zur Sicherheit und Verbesserung der Lebensqualität ein Stadtteil-Entwicklungskonzept (SEK) erarbeitet, dessen Bausteine anschließend zur Diskussion gestellt wurden (vgl. MA21 2020, 2).

Im Zuge der Ausarbeitung des Entwicklungskonzept wurden Bewohner:innen darüber befragt, was im Zuge der Entwicklungen im Südraum Favoriten für sie von Bedeutung sei. Besonders hervorgehoben wurde hier der Erhalt der Grünräume sowie die Bewahrung des Dorfcharakters der Ortskerne. Geschätzt wird zudem der schnelle Zugang zum Grünen, die gute Verkehrsanbindung, der Zusammenhalt der Nachbarschaft, der Dorfcharakter, das leistbare Wohnen und die gute Versorgung mit Dingen des täglichen Bedarfs. Handlungsbedarf seitens der Bewohner:innen wird hingegen vor allem in der Erhaltung des charakteristischen Ortsbildes, der Förderung von Heurigen und kulturellen Angeboten, der Verkehrsberuhigung und der Umgestaltung öffentlicher Räume gesehen (vgl. MA21 2020, 4).

Wie bereits angesprochen wurde, wird zurzeit ein Stadtteil-Entwicklungskonzept (SEK) für den Südraum Favoriten von Fachexpert:innen und der Bevölkerung ausgearbeitet, welches Entscheidungsgrundlage für zukünftige Verfahren und Entscheidungen darstellen soll. Es soll somit wichtiger Orientierungsrahmen für zukünftige Vorhaben der Stadtentwicklung sein und Zielsetzungen festlegen (vgl. Stadt Wien o.J.).

Im Rahmen der Erstellung des SEKs wurden verschiedene Schwerpunkte erarbeitet (siehe Abbildung 9), die folgenden Themenfeldern zugeordnet wurden: Grünräume, Freiräume und Landwirtschaft, Stadtentwicklung, Wohnen und Klima, der Dorfcharakter von Oberlaa und Unterlaa und Mobilität und Versorgung. Es soll ein Ausgleich zwischen dem prognostizierten Wachstum der Stadt und einer zeitgemäßen Stadtentwicklung geschaffen werden. Außerdem sollen im Süden von

Favoriten Grün- und Naherholungsräume gesichert und vernetzt werden und die Ortskerne Oberlaa und Unterlaa sollen ebenfalls gesichert und aufgewertet werden (vgl. Stadt Wien o.J.). Das Bild des Südraums Favoriten wird wesentlich vom Dorfcharakter von Oberlaa, Unterlaa und dem Ort Rothneusiedl, entlang des Liesingbachs, mitbestimmt. Das SEK stellt als Bindeglied zwischen den Zielsetzungen der Wiener Stadtentwicklung und grundstücksbezogenen Projekten die Grundlage für langfristige Entwicklungen im Stadtteil dar. Dabei finden sich im SEK folgende Schwerpunkte:

- Die Sicherung und Vernetzung von Großgrünräumen
- Die Bewahrung der Dörfer des Liesingtales
- Die Bündelung neuer Entwicklungsprojekte
- Die Schaffung positiver Effekte für den Bestand (vgl. MA21 2020, 6).

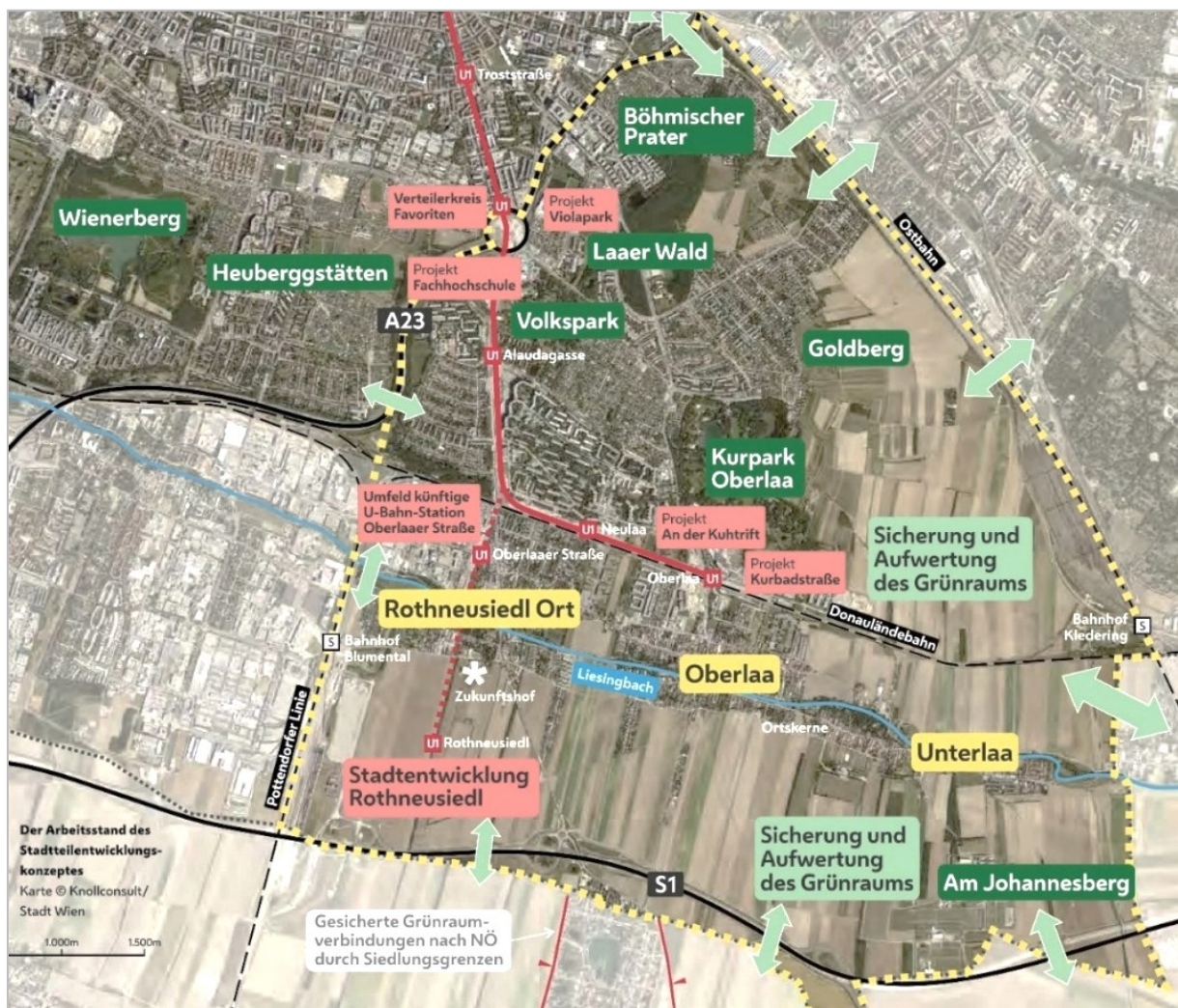


Abbildung 9: Ausschnitt des Entwicklungskonzepts "Südraum Favoriten", Quelle: MA21 2020, 7

6 Das Dorf in der Stadt – Fallbeispiel: Wiener Stadtrand

In diesem Kapitel wird der Untersuchungsraum der empirischen Forschung vorgestellt. Einerseits werden die spezifischen Untersuchungsgebiete definiert, welche anhand von räumlichen/statistischen Sekundärdaten, der durchgeführten Begehungen und Stadtteilspaziergängen vorgestellt werden. Kartierungen wurden selektiv durchgeführt und dienen zur detaillierteren Einschätzung der struktur-räumlichen Situation der zentralen Plätze in den Untersuchungsgebieten. Ebenso mitbezogen werden Ergebnisse aus der teilnehmenden Beobachtung, sowie aus öffentlich zugänglichem Medienmaterial (Zeitungsartikel, Videos).

6.1 Der Untersuchungsraum

Zwecks der Differenzierbarkeit des Raums im Rahmen der empirischen Forschung, wird zwischen dem Untersuchungsraum (UR), welcher alle untersuchten Gebiete umfasst, und den einzelnen, in sich geschlossenen, Untersuchungsgebiete (UG), unterschieden.

6.1.1 Abgrenzung des Untersuchungsraums

Der Fokus der gegenständlichen Forschungsarbeit liegt auf den Herausforderungen und Chancen der historischen Wiener Ortskerne im Rahmen der aktuellen Stadtentwicklung. Hierfür wurde im Rahmen der Forschungsarbeit ein Untersuchungsraum (UR) festgelegt. Als statistische Grundeinheiten, dienen statistische Zählsprenkel (ZSP), welche aufgrund der historischen Entwicklung die zu untersuchenden Ortskerne weitestgehend umfassen. Die Auswahl der Untersuchungsgebiete (UG) basiert auf den im Umfeld bedeutsamen Entwicklungen. Hierfür begrenzt ein 1-km Radius, ausgehend von den historischen Ortskernen, das Umfeld. Nachstehend werden die Kriterien für die Auswahl der Untersuchungsgebiete, auf Basis der genannten Faktoren, dargelegt:

1. *Ausbau ÖPNV*
Ausbau des höherrangigen ÖPNV (U-Bahn, S-Bahn) innerhalb der letzten Dekade im Umfeld des UG
2. *Landwirtschaftliche Flächen*
Bedeutende Rolle der Landwirtschaft im Umfeld des UG
3. *Zielgebiete der Stadtentwicklung*
Bedeutende Stadtentwicklungsflächen (Zielgebiete der Stadtentwicklung im Rahmen der strategischen Planung in Wien) im Umfeld der UG
4. *Neue Zentren*
Etablierung neuer Zentren im Rahmen der strategischen Planung in Wien im Umfeld der UG

Auf Basis dieser Kriterien konnten vier historische Ortskerne als Untersuchungsgebiete ausgewählt werden; Hirschstetten, Aspern, Rothneusiedl und Oberlaa. Aufgrund der räumlichen-kulturellen Nähe (als benachbarte Dörfer) und der administrativen Unterteilung (Bezirke & Planungsbereiche), wurden diese vier Untersuchungsgebiete (UG), in zwei Teilräume (TR) untergliedert:

- Teilraum Ost: Hirschstetten & Aspern
- Teilraum Süd: Rothneusiedl & Oberlaa

6.1.2 Aktuelle Debatten im Untersuchungsraum

Besonders im Osten und Süden von Wien kommt es laut Stadtforscher Robert Temel, aufgrund der fehlenden natürlichen Barriere, wie es der Wienerwald im Westen darstellt, zur zunehmenden Ausfransung der Stadt. Begriffe wie „verstädterte Landschaft“ bzw. „Zwischenstadt“ beschreiben diesen Effekt auch für den Wiener Stadtrand. Die Lücken zwischen Einfamilienhaussiedlungen, Gewerbegebieten und Großwohnsiedlungen vergangener Dekaden, werden mittels verdichteten Wohnbaus geschlossen (vgl. Heidegger, orf.at 2021). Das zunehmende Siedlungswachstum am Stadtrand führt zu einem Funktionsverlust und Verödung der historischen Ortskerne in Richtung der Neubausiedlungen. Für Soziologin und Raumplanerin Gerlind Weber ist dieses Problem symptomatisch für die Donaustadt und den Süden Favoritens (vgl. Pechtl, Falter 2021). Besonders durch die Errichtung der U-Bahn komme es Katharina Kirsch-Soriano da Silva, Architektin und Leiterin der Caritas Stadteilarbeit, zufolge zu großen Veränderungsprozessen, wie steigenden Wohnungspreisen. Es käme zu konträren Bildern mit ehemaligen Vororten mit dörflichem Charakter, welche über Jahre hinweg durch intakte Ortskerne gekennzeichnet gewesen seien, auf der einen und modernen Neubausiedlungen auf der anderen Seite (vgl. Lang, orf.at 2021).



Abbildung 10: Historischer Ortskern und Stadtentwicklung, Oberlaa, 2021, eigene Aufnahme

Im ehemaligen Ortskern Aspern in der Donaustadt ist vor allem die große Verkehrsbelastung und die Abwanderung von Dienstleistungen und Nahversorger:innen ein dominierendes Thema. Nach der Absiedelung eines Supermarkts und der Post wird aufgrund eines neuen Standorts in einem Stadtentwicklungsgebiet auch der städtische Büchereistandort geschlossen. Zudem steht der Abriss des Asperner Amtshauses bevor, weshalb sich eine Bürgerinitiative zum Erhalt, Verkehrsberuhigung und Aufwertung des Ortskerns gebildet hat (vgl. o.A., orf.at 2021).

Anschließend an Hirschstetten befindet das „Zielgebiet U2 Donaustadt“, welches ein Ausmaß von rund 8700 neue Wohneinheiten umfasst. Die bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzten Flächen sollen in den kommenden Jahren der Siedlungsentwicklung weichen. Dementsprechend wird

seitens der Stadt auch das Straßennetz für den MIV ausgebaut werden. Das Projekt Stadtstraße Aspern, welches eine Entlastung der Ortskerne darstellen soll, stößt durch die geplanten Dimensionen auf Kritik seitens einer örtlichen Bürgerinitiative (vgl. Vasari, Wiener Zeitung 01.04.20217).

Auch in Favoriten formiert sich Widerstand gegen die zunehmende Siedlungsentwicklung auf freien Flächen am südlichen Stadtrand. Besonders durch die kürzliche Verlängerung der U-Bahn ist Oberlaa in den Fokus der Wiener Stadtentwicklung gerückt. Der Erhalt des dörflichen Charakters, der landwirtschaftlichen Flächen und des Grünraums steht im Fokus der in Oberlaa gegründeten Bürgerinitiative (vgl. Wächter, Kurier 2019). Viele Baugründe werden verkauft und weichen großen Bauprojekten. Man befürchte durch die Dichte Bebauung, neben dem Verlust von Boden und Freiräumen, eine zunehmende Verkehrsbelastung (vgl. Ichner, Kurier 2020).

Südlich des ehemaligen Dorfkerns Rothneusiedls, befindet sich, wie in Abbildung 11 zu sehen, ein Zielgebiet der Stadtentwicklung. Hierbei hat sich eine Genossenschaft und ein Verein, unter Beteiligung des Landwirts Andreas Gugumuck, formiert, die aktiv die örtliche Stadtentwicklung, im Sinne des Nachhaltigkeitsaspekts, mitgestalten möchte. Zentrales Element stellt hierbei der Zukunftshof, ehemaliges Betriebsgebäude Haschahof, dar, in dem urbane Landwirtschaft erprobt und praktiziert werden soll. In Hinblick auf den Aspekt des Klimawandels sei eine enge Verschränkung von Landwirtschaft und neuen Stadtteilen sinnvoll (vgl. Schaur-Wünsch, Die Presse 2021). Als Zukunftsvision sieht Gugumuck eine enge Verwobenheit mit der Natur und einer Stadt der kurzen Wege, was zu einer neuen Form des Zusammenlebens und der Zusammenarbeit führen würde (vgl. Gerstl und Knabl, Wiener Zeitung 2020).



Abbildung 11: Zielgebiet der Stadtentwicklung in Rothneusiedl, eigene Aufnahme 2021

6.1.3 Vorstellung des Untersuchungsraums

Beide Teilräume stellen Zielgebiete der Stadtentwicklung im Rahmen des Stadtentwicklungsplans (STEP) 2025 dar. Beim Teilraum Ost konzentriert sich die Entwicklung an der 2010 bzw. 2013

verlängerten Achse der U-Bahnlinie U2. Wie in der Abbildung 12 zu sehen, befindet sich rund um die Untersuchungsgebiete Hirschstetten und Aspern eine Vielzahl an Entwicklungsschwerpunkten für die kommenden Jahre. Besonders hervorzuheben sind in diesem Aspekt aufgrund der Dimensionen das Stadtentwicklungsgebiet Hausfeld, welches direkt an beide UG angrenzt, sowie die Seestadt Aspern. Im Teilraum Süd liegt der Entwicklungsschwerpunkt an der 2017 verlängerten U1. Zudem sehen die Planungen einen potenziellen Ausbau nach Rothneusiedl vor. Hier liegt eines der größten Entwicklungspotenziale der kommenden Jahre. Zudem werden nördlich von Oberlaa entlang der U-Bahn-Trasse Gebiete im Zuge der Stadtentwicklung erschlossen.

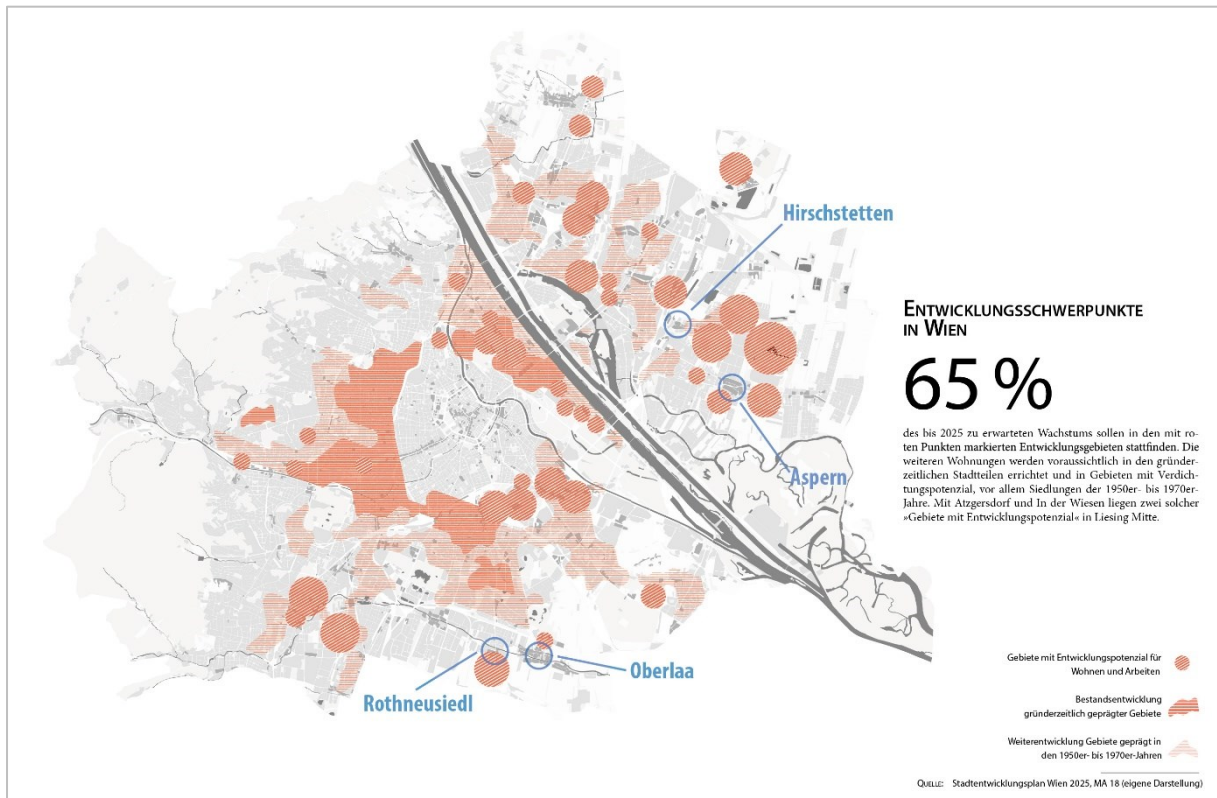


Abbildung 12: Entwicklungsschwerpunkte in Wien sowie Lage der UG, Quelle: MA18 2015c, 55, bearbeitet

Während in den inneren Bezirken in den kommenden Jahren keine positive Bevölkerungsentwicklung zu verzeichnen sein wird, fällt der prognostizierte Bevölkerungsanstieg in den definierten Stadtentwicklungsgebieten umso größer aus. Das stärkste prozentuelle Bevölkerungswachstum, von über 12,5%, (Statistik Austria, Stadt Wien 2018) wird im zentralen gelegenen Zählbezirk in der Donaustadt erwartet. Dieser umfasst die Stadtentwicklungsgebiete Hausfeld und Seestadt Aspern und grenzt direkt an die Untersuchungsgebiete im Osten. Auch im Süden von Favoriten, rund um Oberlaa und Rothneusiedl werden Bevölkerungszuwächse von bis zu 10% (Statistik Austria, Stadt Wien 2018) erwartet. Die bezüglich ist zu erwähnen, dass der Teilraum Ost dem Süden in der Entwicklung um einige Jahre voraus ist.

Besonders markant für den Untersuchungsraum ist die durch Landwirtschaft geprägte Kulturlandschaft im Süden und Osten, siehe Abbildung 13. Im Agrarstrukturellen Entwicklungsplan (AgSTEP) der Stadt Wien wird der Stadtraum in unterschiedliche Teilgebiete untergliedert. Unter anderem in den Südraum, welcher den UR Süd umfasst und den Nordosten, welcher den UR Ost miteinschließt.

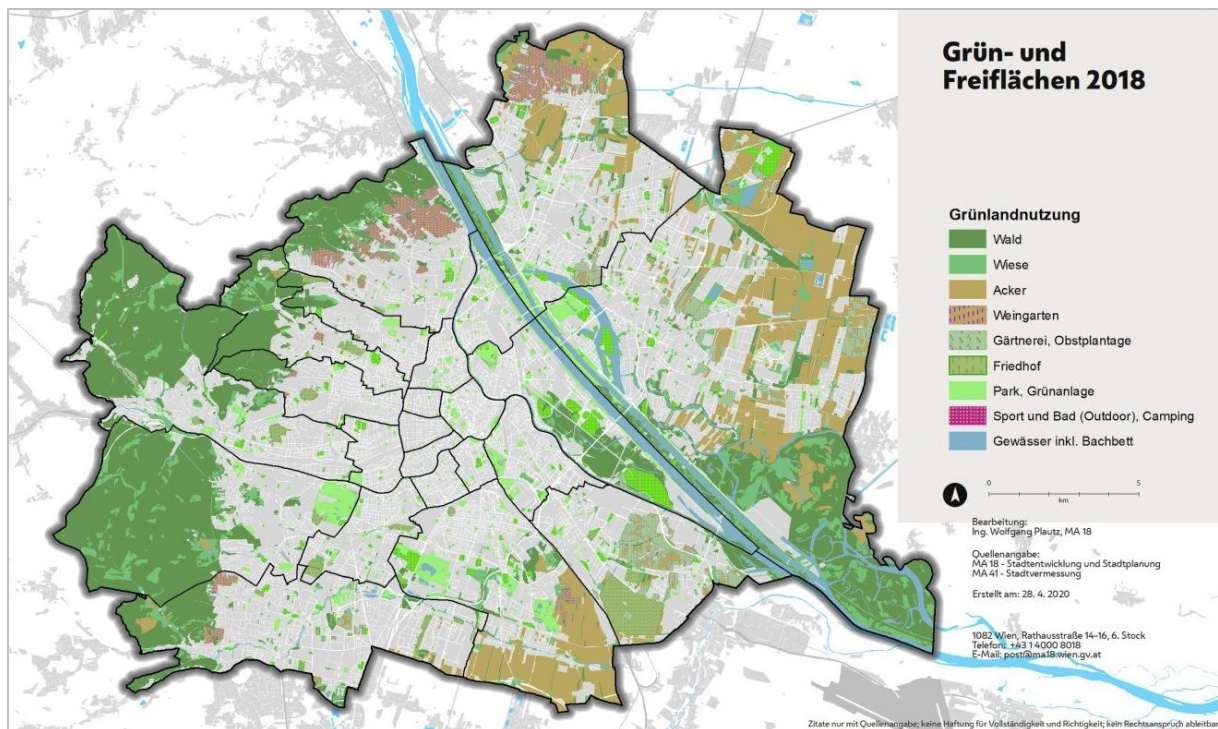


Abbildung 13: Grün- und Freiflächen Wien 2018, Quelle: Stadt Wien – MA18 u. MA41, 2020

Wie in Abbildung 14 zu sehen, liegen 16% der landwirtschaftlich genutzten Fläche in Wien am Südrand in Favoriten. Knapp die Hälfte der Wiener Agrarflächen, mit 44% befindet sich im Nordosten, in der Donaustadt. Im AgSTEP sind zudem Vorranggebiete der Landwirtschaft ausgewiesen, welche langfristig gesichert werden sollen. Diese Flächen machen, wie in Abbildung x zu sehen, zwischen 1/2 bis 2/3 der Agrarflächen in den Teilräumen aus.

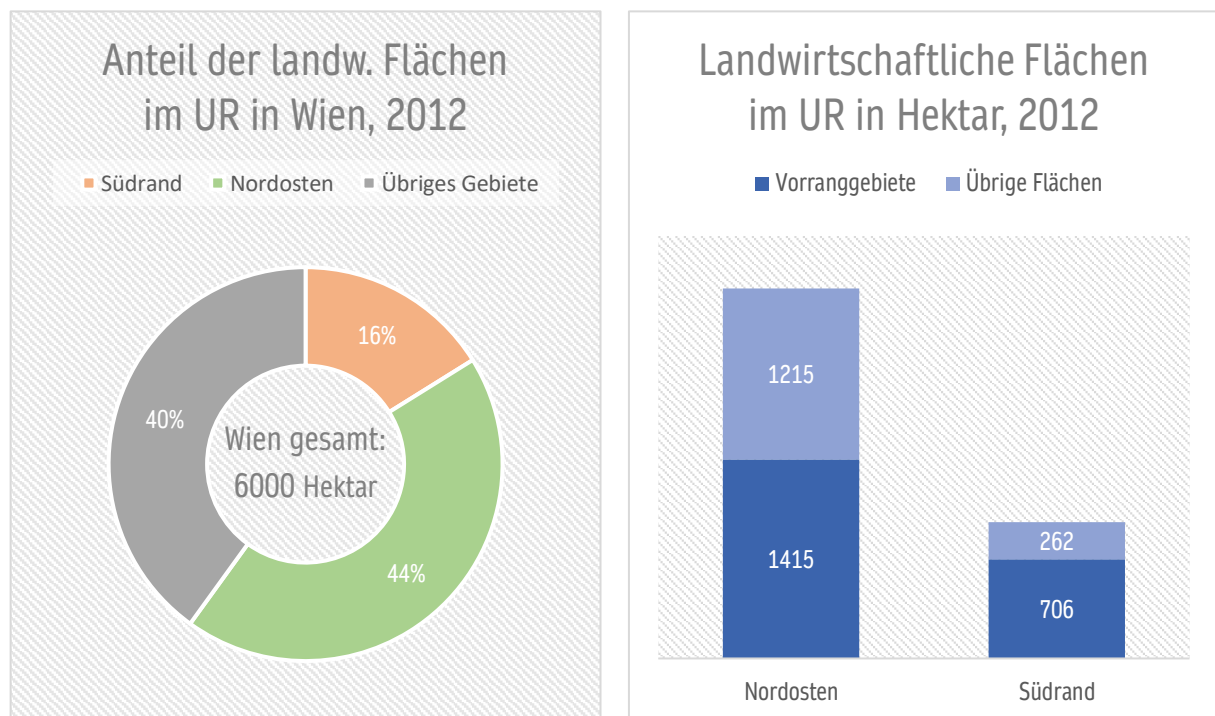


Abbildung 14: Landwirtschaftliche Flächen im Untersuchungsraum 2012, Datenquelle: AgSTEP 2014, eigene Darstellung

6.1.4 Allgemeines zu den Untersuchungsgebieten

Die Untersuchungsgebiete unterscheiden sich grundsätzlich in ihrer Funktion, Größe, Struktur und geographischen Lage. Sie eint jedoch die Lage am Stadtrand in Flächenbezirken, der Ausbau der Infrastruktur (insbesondere U-Bahn), die umgebende Stadtentwicklung, eine starke Verkehrsbelastung aufgrund der Lage entlang von Einfallstraßen sowie die landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft im Umfeld. Aspern und Oberlaa sind, sowohl bezogen auf die Einwohner:innenzahl, als auch in Bezug auf die räumliche Ausdehnung, siehe Abbildung 15, die deutlich größeren Gebiete. Im Zählsprenkel (ZSP) Aspern (umfasst auch Flächen im direkten Umfeld der Ortskerne) waren 2021 6.230, und in Oberlaa (ZSP Oberlaa Stadt und Land) 6.101 gemeldet. Hirschstetten und Rothneusiedl stellen die weitaus kleineren Gebiete dar. Dennoch waren in Hirschstetten, insbesondere aufgrund der dichteren Neubauten am Rand des Ortskerns 3.587 Personen und in Rothneusiedl im Kernbereich des historischen Dorfkerns 970 Personen gemeldet (Statistik Austria, 2021).



Abbildung 15: Größenvergleich der historischen Ortskerne im UR, eigene Darstellung

Die vier Untersuchungsgebiete werden im nachfolgenden Unterkapitel im Detail dargestellt. Im Zuge der empirischen Vorstudie wurden neben der Medienanalyse und der teilnehmenden Beobachtung, Stadtteilsparziergänge mit lokalen Stakeholder:innen im Rahmen der qualitativen Interviews vorgenommen. Zudem wurden mehrere Begehungen der vier Untersuchungsgebiete durchgeführt. Einerseits wurden die Begehungen mittels Protokollen und Fotoaufnahmen dokumentiert, andererseits wurde zwecks einer Kartierung der zentralen Plätze von Oberlaa und Aspern relevante Raumstrukturen erhoben. Eine Erstbegehung wurde zu Beginn der Arbeit durchgeführt, um einen Eindruck über den Untersuchungsraum zu erhalten, welche auch eine Grundlage für die empirische Untersuchung dargestellt hat. Im Zuge der Hauptbegehungen wurde detailliert dokumentiert. Ergänzende Begehungen im Zuge der Kartierung wurden gegen Ende der Arbeit durchgeführt.

Untersuchungsgebiet	Erstbegehung	Hauptbegehung	Ergänzungen
Aspern	22.01.2021	15.06.2021	27.07.2021
Hirschstetten	17.03.2021	24.06.2021	–
Oberlaa	26.03.2021	23.06.2021	29.07.2021
Rothneusiedl	26.03.2021	14.06.2021	–

Tabelle 2: Durchgeführte Begehungen der Untersuchungsgebiete, eigene Darstellung

6.2 Untersuchungsraum Ost

Die räumlich-strukturellen Problemstellungen, mit denen das spezifische Teilgebiet konfrontiert ist, werden auf Basis der Auswertung von Videos von Bürger:innen „LiveTalks“ seitens der Bezirksvorstehung Donaustadt erörtert. Zentrale Themen des östlichen Untersuchungsgebiets beziehen sich im thematischen Bezug besonders auf zwei Themen: die Verkehrsbelastung der historischen Ortskerne in Aspern, Hirschstetten und Essling sowie die mangelnde Attraktivität durch Abwanderung von Versorgungseinrichtungen in den dörflichen Strukturen, insbesondere in Aspern.

Im Rahmen der Bürger:innen Live-Talks seitens der Bezirksvorstehung Donaustadt wird die Zunehmende Bebauung im Bezirk und die daraus resultierende schlechtere Verkehrssituation durch den MIV kritisiert. Laut Nevriy sei die Schaffung von Wohnraum notwendig, insbesondere auch um Wohnraum günstig zu halten. Zudem würde, besonders in den neuen Stadtentwicklungsgebieten rund um die historischen Ortskerne, das Konzept der Stadt der kurzen Wege verfolgt, um der Verkehrsbelastung entgegen zu wirken (vgl. Nevriy 2020a, 20:38). Des Weiteren seien neue Wohnprojekte nicht auf den MIV ausgerichtet. Die einzige Lösung sei, die Anwohner:innen in Richtung einer Nutzung des ÖPNV zu bringen und hier werden auch Maßnahmen und Investitionen gesetzt (vgl. Nevriy 2020a, 28:35).

Besonders die verkehrliche Belastung in den Ortskernen, speziell an einem neuralgischen Kreuzungspunkt in Hirschstetten, wurde thematisiert. Eine Verbesserung der Kreuzung an sich kann laut Bezirk nicht erreicht werden, jedoch werde die geplante Stadtstraße zu einer nennenswerten Entastung der Ortskerne führen (vgl. Nevriy 2020a, 18:21). Der Verkehr müsse aus den dörflichen Strukturen herausgebracht und an einer leistungsstarken Straße konzentriert werden (vgl. Nevriy 2020b, 06:39). Durch das Straßenbauprojekt könne eine Reduktion des Durchzugsverkehrs an den derzeit problematischen Stellen erreicht werden, jedoch seien laut Bezirk die Bereiche außerhalb der Ortskerne, wo die Menschen wohnen würden, im Zuge der Verkehrsberuhigung von größerer Bedeutung als die ehemaligen Dorfkerne. In Aspern wird es im Zuge des Straßenbahnausbaus jedoch ohnehin zu Umgestaltungsmaßnahmen des zentralen Bereichs (Siegesplatz) kommen (vgl. Nevriy 2021a, 01:21).

Oftmals thematisiert wurde zudem die Attraktivität des Asperner Ortskerns. Durch die Umgestaltung im Zuge der Straßenbahnverlängerung könne der Siegesplatz neu gestaltet werden und attraktiver für die Ansiedelung von Betrieben gestaltet werden (vgl. Nevriy 2021c, 24:03). Im Aspekt der abwandernden Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, wie vor einiger Zeit die Post, könne man wenig entgegenbringen. Laut Bezirk können zwar Rahmenbedingen geschaffen werden, jedoch würden die Unternehmen selbst, aufgrund betrieblicher Entscheidungen, ihre Standortwahl treffen. An der U-Bahn, bei den neuen Entwicklungsgebieten, herrsche ein größeres Einzugsgebiet und das sei für die Betriebe attraktiv (vgl. Nevriy 2021b, 35:22). Auch die kritisierte Abwanderung der Bücherei sei aus Kosten-Nutzen-Gründen nicht zu verhindern gewesen. Es werde in den angrenzenden Stadtentwicklungsgebieten zudem ein verbessertes Angebot geschaffen (vgl. Nevriy 2021d, 00:29). Vielfach gäbe es zudem das Problem, dass die Angebote vor Ort, in den Ortskernen, von den Anwohner:innen nicht ausreichend genutzt werden. Das durch die Schließung der Bücherei nahezu leerstehende Amtshaus im Besitz der Stadt Wien im Zentrum von Aspern soll nicht durch einen reinen Wohnbau ersetzt werden, was oftmals befürchtet wird. Der Bezirk wünsche sich hier

ein attraktives Angebot, beispielsweise im Gebäudesockel, um einen Mehrwert für den Ortskern zu erreichen, dies könne über das Baurecht beeinflusst werden (vgl. Nevriy 2021e, 06:11).

6.2.1 Aspern

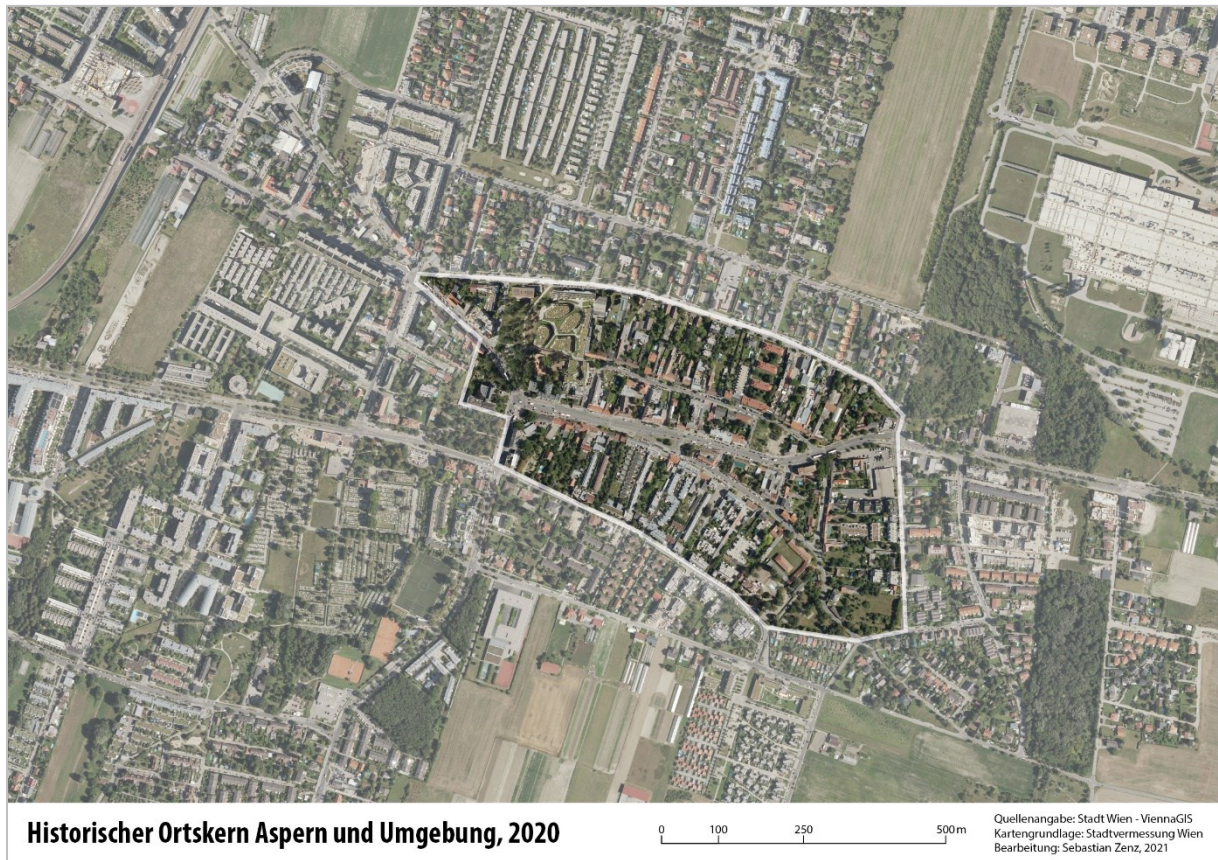


Abbildung 16: Luftaufnahme Ortskern Aspern und Umgebung 2020, Quelle u. Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung

Die Umgebung des historischen Ortskerns ist einerseits geprägt durch Einfamilienhaussiedlungen, verdichtetem Wohnbau und einer landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft. Des Weiteren grenzt im Nordosten das Stadtentwicklungsgebiet Seestadt Aspern und im Nordwesten das zukünftige Entwicklungsgebiet Hausfeld an. Der zentrale Bereich von Aspern, rund um den Siegesplatz ist stark vom motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt. Eine vierspurige Straße und ein großer Kreuzungspunkt am Asperner Heldenplatz sorgen für eine große Dominanz und starke Lärmbelastung des MIV an diesem Platz (s. Abb. 18). Die Parkplatzflächen befinden sich auf beiden Seiten zu Teilen auf den Gehsteigen, wodurch der Gehsteigquerschnitt, besonders an den stärker frequentierten Fußgängerbereichen, eingeschränkt wird (s. Abb. 20). Flächen für den Radverkehr sind zudem wenig vorhanden.

Wie in Abbildung 17 zu sehen, lässt sich in Bezug auf die Versorgungsstruktur, speziell im Bereich des Handels, der Gastronomie und Dienstleistungen, bemerken, dass nahezu alle verfügbaren EG-Lokale zurzeit aktiv betrieben werden. Jedoch konnte im Rahmen der Begehung festgestellt werden, dass viele Dienstleister:innen kein spezielles Nahversorgungsangebot bieten, sondern Waren und Dienstleistungen des mittleren- und längerfristigen Bedarfs anbieten. Besonders der Bereich der Nahversorgung ist im Ortskern unterrepräsentiert und beschränkt sich auf eine Bäckerei sowie eine Drogerie. Während vor Ort aktuell drei Bankinstitute zu finden sind, gibt es hingegen keinen

Supermarkt. Direkt am Siegesplatz befindet sich zudem ein Knotenpunkt von mehreren Buslinien. Insgesamt herrscht neben der hohen Frequenz an PKWs, besonders im zentralen Bereich, auch eine hohe Passant:innendichte.

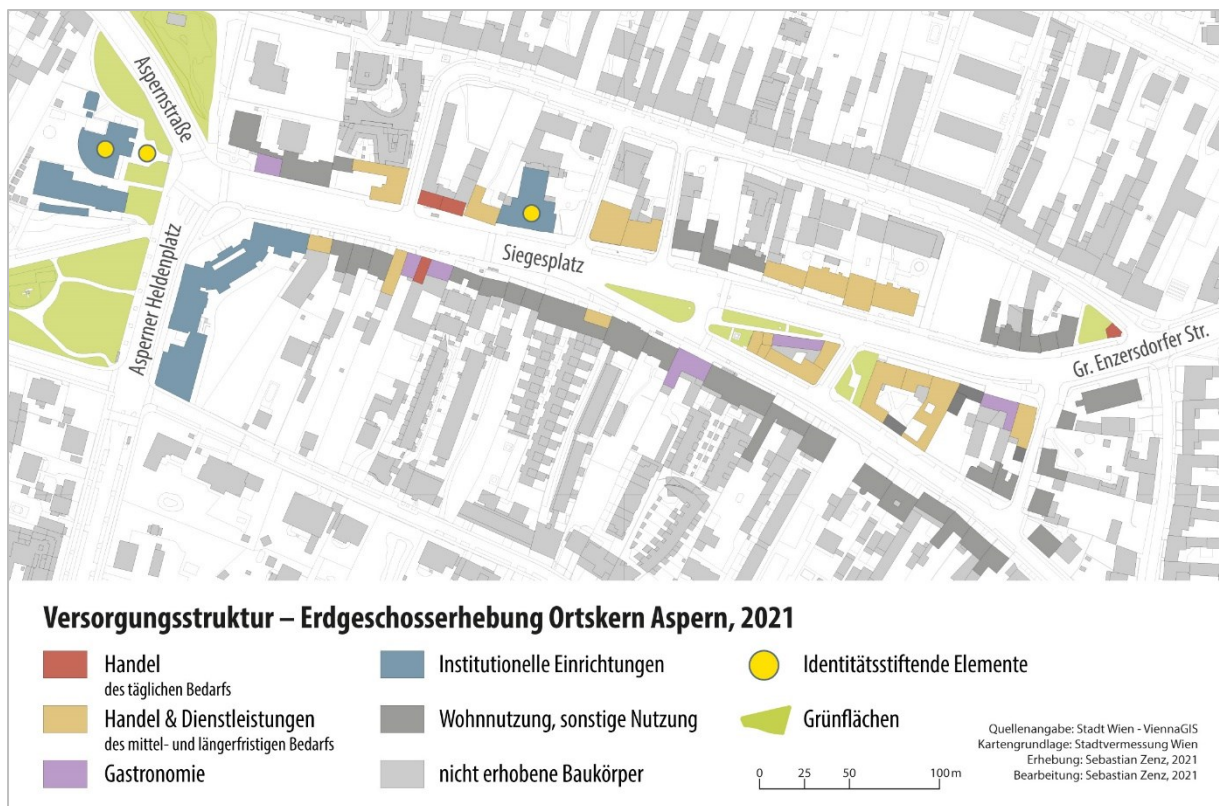


Abbildung 17: Karte der Versorgungsstruktur Aspern, Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung

Essenzielle Identifikationspunkte von Aspern stellen das vieldiskutierte Amtshaus (s. Abb. 21) sowie das Ensemble der Kirche und des Asperner Löwen dar (s. Abb. 22). Zentrale Grünflächen in Form von Parks sind zudem nördlich und südlich der Kirche am Asperner Heldenplatz auszumachen.



Abbildung 18: Verkehrssituation, Asperner Siegesplatz 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 19: Geschäftslokale, Asperner Siegesplatz 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 20: Gehsteig, öffentlicher Raum, Asperner Siegesplatz 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 21: Amtshaus, Asperner Siegesplatz, 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 22: Asperner Löwe & Kirche, Asperner Heldenplatz 2021, eigene Aufnahme

6.2.2 Hirschstetten

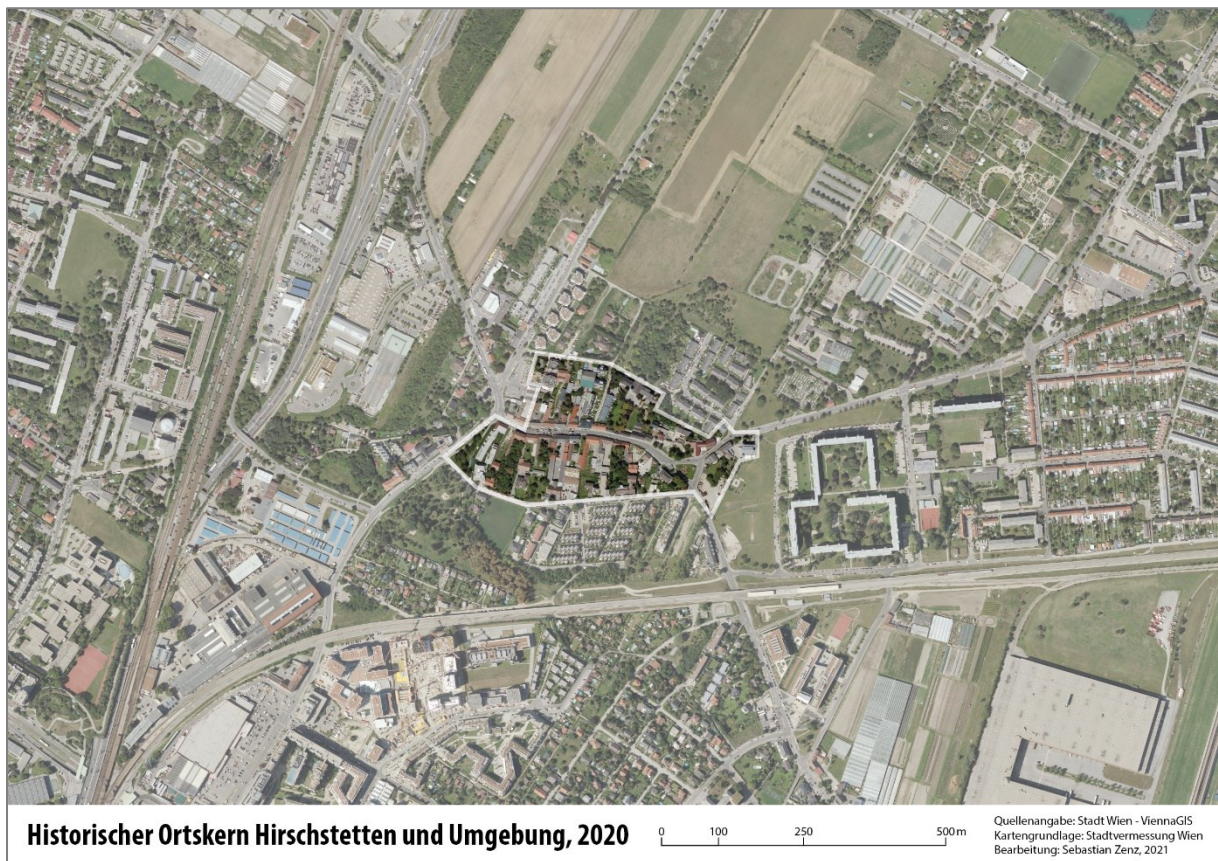


Abbildung 23: Luftaufnahme Ortskern Hirschstetten und Umgebung 2020, Quelle u. Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung

Die Umgebung des ehemaligen Dorfs ist besonders im Norden und Osten durch Agrar- oder Gärtnereiflächen geprägt, was auch an der nördlichen Rückseite der Bebauung an den landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen ersichtlich wird. Zudem grenzen die Blumengärten Hirschstetten der Stadt Wien im Nordosten direkt an das Gebiet. Unweit des Ortskerns im Nordwesten dominieren Gewerbegebiete. Im Süden in Richtung Stadlau, wenige hundert Meter vom Ortskern entfernt, befinden sich zudem Stadterweiterungsflächen mit mehrgeschossigen Wohnhäusern. Der Ortskern von Hirschstetten selbst charakterisiert sich durch die einstöckige historische geschlossene Bauweise. Der Straßenquerschnitt ist auf den MIV ausgelegt. Der Kreuzungspunkt am westlichen Ende stellt zudem ein verkehrliches Nadelöhr dar, denn der Verkehr staut sich, zumindest zum Begehrungszeitraum und nach Auskunft von Schandl häufig, durch den gesamten Ortskern (s. Abb. 25). Der öffentliche Raum wirkt unattraktiv. Es gibt im zentralen Bereich keine Bepflanzungen oder Sitzmöglichkeiten, wodurch die Aufenthaltsqualität leidet. Zudem ist die Passant:innenfrequenz, von den Busstationen an den Rändern des Ortskern abgesehen, nahezu gleich null. Dies begründet sich möglicherweise durch das geringe Angebot an Versorgung- und Dienstleistungseinrichtungen.

Als Identitätsstiftendes Element ist die Hirschstettner Kirche samt Schlosspark im zentralen Bereich von Hirschstetten zu erwähnen. Zudem stellen die Blumengärten Hirschstetten, wenn auch etwas außerhalb gelegen, ein wesentliches Merkmal dar. Grün- und Freiräume in Form von weitläufigen Parkanlagen sind am Ortsrand im Norden, und Südwesten vorzufinden. Auffällig sind zudem die

auch am Rand gelegenen neuen Wohnhausanlagen im Westen entlang der Süßenbrunner Straße, denn auch hier setzt sich die unattraktive, autolastige Straßengestaltung fort (s. Abb. 26).



Abbildung 24: Historische Bebauung, Hirschstetten 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 25: Verkehrssituation Hirschstettner Str., Ortskern Hirschstetten 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 26: Neue Wohnhäuser Süßenbrunner Str., Hirschstetten 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 27: Landwirtschaftliche Strukturen, Hirschstetten 2021, eigene Aufnahme

6.3 Untersuchungsraum Süd

Die räumlich-strukturellen Problemstellungen, mit denen das spezifische Teilgebiet konfrontiert ist, werden auf Basis der teilnehmenden Beobachtung an einem Bürger:innenforum vonseiten der Magistratsabteilung MA21A veranstaltet, betreffend des neuen Stadtteilentwicklungskonzepts (SEK) für den Südraum Favoriten, erörtert. Die Debatten rund um die Ortskerne in Oberlaa begrenzen sich auf die fehlende Nahversorgung, die zunehmende Bebauung und der Sorge des Bedeutungsverlusts der Identität des historischen Ortskerns. Bezüglich Rothneusiedl dominieren im Rahmen des Bürger:innenforums vor allem Anliegen im Zuge der geplanten Stadterweiterungsfläche im Süden des historischen Dorfkerns.

Bezüglich der oftmals kritisierten fehlenden Nahversorgung im Bereich Oberlaa, Rothneusiedl könne laut Cserny die Stadt nur bedingt Maßnahmen ergreifen. So können bessere Rahmenbedingungen, beispielsweise durch attraktive Erdgeschosszonen oder einem gut ausgestalteten öffentlichen Raum, geschaffen werden. Ein relevanter Faktor für Betreiber:innen sei jedoch eine gewisse Frequenz, die erreicht werden müsse (vgl. Cserny 2021). Im Aspekt der zunehmenden Bebauung und des drohenden Identitätsverlust wird angemerkt, dass die historischen Ortschaften innerhalb der Stadt eine besondere Qualität darstellen, die zu sichern sei. Hierfür werden verschiedene Werkzeuge herangezogen. Als Sofortmaßnahmen dienen eine Bausperre, längerfristig können die Bebauungsbestimmungen angepasst werden. Die Festlegung von Schutzzonen zum Erhalt des dörflichen Charakters sei ein weiteres Mittel. Zudem könne die Stadt Rahmenbedingungen schaffen, um eine Aufwertung des öffentlichen Raums, der Straßenraum- und Grünraumgestaltung zu erreichen (vgl. Cserny 2021). Jedoch sei Stadtentwicklung, insbesondere an Mobilitätsachsen (U-Bahn), notwendig, da leistbarer Wohnraum für junge Menschen geschaffen werden müsse. Steger betonte zudem, dass die kompakte Stadt eine Antwort auf den aktiven Klimaschutz sei (vgl. Steger 2021). Das sich gerade in Entwicklung befindliche Stadtentwicklungskonzept (SEK) für den Südraum Favoriten könne nicht alles klären oder entscheiden, jedoch stelle es eine Grundlage für die Planung der nächsten 10-15 Jahre dar. Es gelte positive Effekte für den Bestand zu schaffen und entlang der U-Bahn die Siedlungsentwicklung zu bündeln (vgl. Steger 2021). Der Erhalt der ehemaligen Dörfer des Liesingtals, Rothneusiedl, Oberlaa und Unterlaa, spielt eine wichtige Rolle im Rahmen des SEKs. Der Erhalt des charakteristischen Aussehens der Ortschaften, die Stärkung der Nahversorgung, sowie die Förderung von Heurigen und kulturellen Einrichtungen sind hierbei relevante Faktoren. Zwischenräume sollen daher nicht bebaut werden, um die Charakteristik der Kulturlandschaft zu erhalten (vgl. Steger 2021).

Debatten rund um den drohenden Verlust von Grün- und Freiräumen durch die Stadtentwicklung auf landwirtschaftlichen Flächen sind mit dem Grünraum-Leitbild im Zuge des SEKs zu entkräften. Wesentliche Aspekte sind hierbei die Sicherung der Grün- und Erholungsräume, sowie der Erhalt von 25 Hektar Grünflächen im Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl (vgl. Steger 2021). Die Sicherung von Grünräumen wird einerseits durch großflächige Flächen gewährleistet, in denen keine Stadtentwicklung stattfindet. Hierbei wird zudem auch auf die Widmung "Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel" (SWW) zurückgegriffen. Andererseits ergänzen Grünraumverbindungen innerhalb der Orts- und Stadtteile das Angebot (vgl. Cserny 2021).

6.3.1 Oberlaa



Abbildung 28: Luftaufnahme Ortskern Oberlaa und Umgebung 2020, Quelle u. Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung

Bei Betrachtung der Luftaufnahme ist die historische, landwirtschaftlich geprägte Bebauung, des langgezogenen Straßendorfs, noch deutlich zu erkennen. Im Norden des Untersuchungsgebiets sind vorrangig, entlang der U-Bahn-Trasse, mehrgeschossigere Wohnbauten vorzufinden, welche zumeist erst innerhalb der vergangenen Jahre errichtet wurden (s. Abb. 31). Reist man mit der U-Bahn nach Oberlaa an, so fallen einem zu Beginn die verdichteten Wohnbauten ins Auge. Der Ortskern selbst wirkt wenig belebt. Die Passat:innenfrequenz ist als gering zu bewerten. Der öffentliche Raum wirkt eintönig und unattraktiv (s. Abb. 33). Es gibt kaum schattenspendende Bäume oder bauliche Elemente, die die Aufenthaltsqualität erhöhen würden. Zudem kommt es im Kreuzungsbereich an der Leopoldsdorfer Straße, welche eine Einfallstraße aus Niederösterreich darstellt, zu Stausituationen (s. Abb. 34). Im zentralen Bereich des Orts sind, wie in der Abbildung 29 zu sehen, wenige Dienstleister oder Versorgungseinrichtungen vorzufinden, diese konzentrieren sich besonders am westlichen Rand in einer kleinen Einkaufsagglomeration. Als institutionelle Einrichtungen sind die Kinderbetreuungs- und Bildungseinrichtungen, sowie die Kirche und das Pfarrhaus zu erwähnen. Markant für den Ort sind hingegen die Heurigenbetriebe, die über den gesamten historischen Ortskern verteilt sind.

Identitätsstiftende Elemente stellen zum einen das Ensemble am Oberlaaer Platz mit Kirche, Park und der historischen Bebauung im Umfeld und zum anderen der zentrale Grünraum um den Liesingbach dar (s. Abb. 35, 36). Besonders dieser weist zu Teilen eine höhere Passant:innenfrequenz auf, als der zentrale Straßenzug. Die Aufenthaltsqualität an der Liesing ist zudem als recht hoch

zu beurteilen, da viele Freiraumelemente zur Verfügung stehen und teilweise direkte Zugänge zum Bachlauf vorhanden sind. Des Weiteren lässt sich die Heurigenkultur als gesamträumliches Identitätsmerkmal beschreiben. Außerhalb des Ortskerns wirken zudem die Therme Wien und der Kurpark identitätsstiftend.

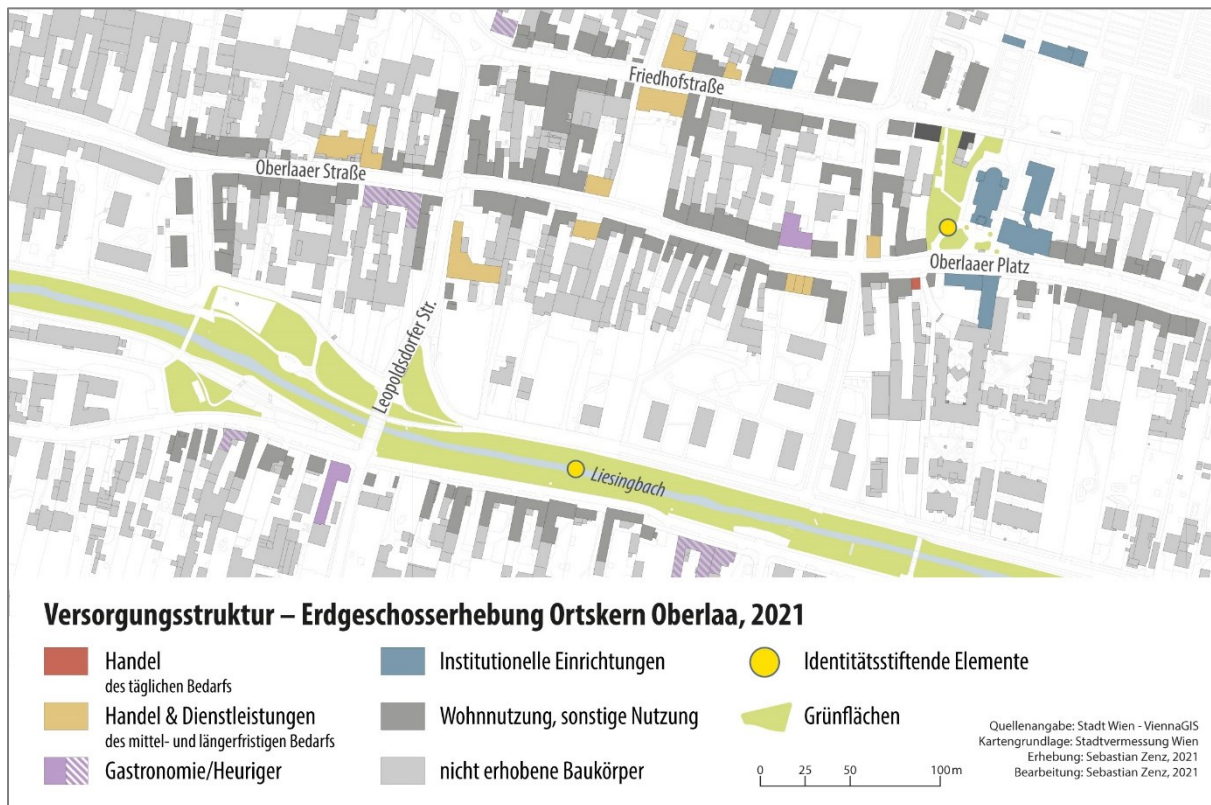


Abbildung 29: Karte der Versorgungsstruktur Oberlaa, Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung



Abbildung 30: Kirche u. Ortskern Oberlaa (li.) und angrenzendes Stadtentwicklungsgebiet (re.) 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 31: Neue Wohnbauten entlang der U-Bahn, Oberlaa 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 32: Stadtentwicklung in Oberlaa 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 33: Oberlaaer Straße, Ortskern Oberlaa 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 34: Verkehrssituation Leopoldsdorfer Str., Oberlaa 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 35: Kirche Oberlaaer Platz, Oberlaa 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 36: Erholungsbereich Liesingbach, Oberlaa 2021, eigene Aufnahme

6.3.2 Rothneusiedl



Abbildung 37: Luftaufnahme Ortskern Rothneusiedl und Umgebung 2020, Quelle u. Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung

Der historische Ortskern von Rothneusiedl grenzt nördlich vorwiegend an Einfamilienhaussiedlungen, sowie entlang der Einfallsstraße an dichter Bebaute Wohnbauten. Zudem sind im Norden großflächige Gewerbegebiete vorzufinden. Der Süden wird durch weitläufige landwirtschaftlich genutzte Flächen charakterisiert, welche laut STEP 2025 in den kommenden Jahren einen Schwerpunkt der Stadtentwicklung darstellen sollen. Der Ortskern definiert sich nicht durch markante, zentrale Straßenzüge oder besondere zentrale Plätze. Entlang der Nord-Süd verbindenden Einfallsstraße ist ein stärkeres Verkehrsaufkommen wahrzunehmen. An diesem Straßenzug sind besonders im nördlichen Bereich, einige wenige Versorgungseinrichtungen und Dienstleister:innen zu finden. Die Seitenstraßen sind nur zum Teil mit Gehsteigflächen ausgebaut (s. Abb. 38), besonders am südlichen Rand dominiert der stark ländliche Charakter. Die Passant:innenfrequenz ist im gesamten Ortskern nahezu gleich null. Der Liesingbach verläuft ebenso wie in Oberlaa entlang des Ortskerns und stellt, neben den weiten landwirtschaftlichen Flächen, den zentralen Grünraum dar. Jedoch ist die Aufenthaltsqualität aufgrund der fehlenden Freiraumelemente und Zugänge geringer als beispielsweise in Oberlaa (s. Abb. 39).

Als identitätsstiftendes Element sind der Kirche, samt dem kleinen Vorplatz sowie der Liesing geringere Bedeutung zuzuschreiben. Jedoch stellt der Haschahof bzw. Zukunftshof (s. Abb. 40), besonders im Sinne der Stadtentwicklung, ein entscheidendes identitätsstiftendes Merkmal von Rothneusiedl dar.



Abbildung 38: Ortskern Rothneusiedl 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 39: Liesingbach Rothneusiedl 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 40: Zukunftshof Rothneusiedl 2021, eigene Aufnahme



Abbildung 41: Ackerbau Rothneusiedl 2021, eigene Aufnahme

7 Ergebnisdarstellung

Vor der Ergebnisdarstellung wird das Auswahlverfahren der Interviewpartner:innen dargelegt und die durchgeführten qualitativen Interviews werden im Detail aufgelistet. Die Auswertung der Interviews erfolgte in Form einer qualitativen Inhaltsanalyse. Die erlangten Ergebnisse der empirischen Forschung werden in Folge aufbereitet und einander gegenübergestellt.

Stakeholder:innenanalyse

Im Rahmen der empirischen Forschung war es Ziel, ein möglichst breites und umfassendes Bild der thematischen-räumlichen Untersuchung zu erhalten. Daher wurden im Zuge der Stakeholder:innen-Analyse folgende vier Interviewgruppen festgelegt:

- Planungsverantwortliche Stellen
- Politische Verantwortungsträger:innen
- Fachexpert:innen
- Lokale Stakeholder:innen

In weiterer Folge wurden auf Basis dieser Unterteilung relevante potenzielle Ansprechpartner:innen, verteilt über die Untersuchungsräume, ermittelt. Die nachfolgenden Personen bzw. Organisationen wurden daraufhin kontaktiert und um ein Interview gebeten:

Personen, Organisationen	Gruppe	Zusage
MA 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung	Planungsverantwortliche Stelle (Wien)	✓
MA 21A, Stadtteilplanung und Flächenwidmung	Planungsverantwortliche Stelle (UR Süd)	X
MA 21B, Stadtteilplanung und Flächenwidmung	Planungsverantwortliche Stelle (UR Ost)	✓
Bezirksvorstellung Favoriten	Politischer Verantwortungsträger (UR Süd)	X
Bezirksvorstellung Donaustadt	Politischer Verantwortungsträger (UR Ost)	✓
Katharina Kirsch-Soriano da Silva	Fachexpertin	✓
Gerlind Weber	Fachexpertin	✓
BI „Siegesplatz“	Lokale Stakeholder:innen (UG Aspern)	✓
BI „Hirschstetten retten“	Lokale Stakeholder:innen (UG Hirschstetten)	✓
BI „Lebensraum Oberlaa“	Lokale Stakeholder:innen (UG Oberlaa)	X
„Zukunftshof“, „Zukunftsraum Rothneusiedl“	Lokale Stakeholder:innen (UG Rothneusiedl)	✓
„Biohof Radl“, Landwirtschaftsbetrieb	Lokale Stakeholder:innen (UG Hirschstetten)	X
„Greißlaa“, Greißlereibetrieb	Lokaler Stakeholder:innen (UG Oberlaa)	X

Tabelle 3: Stakeholder:innenanalyse, eigene Darstellung

Durchgeführte Interviews

Nachfolgend sind die durchgeführten Interviews im Detail angeführt. Insgesamt konnten acht Stakeholder:innen befragt werden. Ergänzend wurde im Rahmen von zwei Interviews ein Stadtteilspaziergang durchgeführt.

Interviewpartner:in		Organisation	Datum	Interviewart
Pia Hlava Referatsleiterin Stadt- und Regionalentwicklung		MA 18	13.07.2021	Video-Konferenz
Philipp Fleischmann Dezernatsleiter Nordost 4	Sonja Tanczos Sachbearbeiterin	MA 21B	06.07.2021	Schriftlich
Ernst Nevriy Bezirksvorsteher Donaustadt		BV Donaustadt	08.07.2021	Persönlich
Katharina Kirsch-Soriano da Silva Architektin, Leiterin Caritas Stadtteilarbeit, Hochschullehrende FB. Raumsoziologie		Caritas Stadtteilarbeit	22.06.2021	Video-Konferenz
Gerlind Weber Raumplanerin, Soziologin, Universitätsprofessorin (i.R.)		k.A.	23.06.2021	Telefonisch
Josef Friedl Vertreter BI	Carina Eilen Vertreterin der BI	BI Siegesplatz	15.06.2021	Persönlich + Stadtteilspaziergang
Werner Schandl Vertreter der BI		BI Hirschstetten retten	24.06.2021	Persönlich + Stadtteilspaziergang
Andreas Gugumuck Vorstandsmitglied der Genossenschaft & Obfrau Stellvertreter des Vereins		G. Zukunftshof & V. Zukunftsraum Rothneusiedl	14.06.2021	Persönlich

Tabelle 4: Durchgeführte Interviews im Detail, eigene Darstellung

Auswertung

Die Interviews wurden mit Zustimmung der Befragten aufgezeichnet und anschließend transkribiert bzw. protokolliert. In weiterer Folge wurden diese mittels einer qualitativen Inhaltsanalyse, anhand induktiver Codes, ausgewertet. Die Ergebnisse dieser Analyse werden in den folgenden Unterkapiteln gegenübergestellt.

7.1 Herausforderungen am Wiener Stadtrand

Problemstellungen in Bezug auf Ortskerne seien nach Weber ein langer Prozess, der auf die Ausdünnung der Multifunktionalität zurückzuführen ist. Die ursprüngliche Funktion der Ortskerne war nicht nur die Wohnfunktion, es waren auch Einkaufsmöglichkeiten geboten und hoheitliche Infrastrukturen, wie die Polizei, Post oder das Gemeindeamt, angelagert. Der Tourismus hat hingegen meist das historische Zentrum vermarktet. Ansichtskarten seien ein Zeugnis hiervon, denn diese zeigen den Ortskern und nicht neue Baugebiete oder Luftaufnahmen. Diese Multifunktionalität sei im Laufe der Zeit, vor allem ab den späten 1960er Jahren, sehr stark unter Druck geraten. Das oftmals bauliche Juwel, wurde durch die Abwanderung des Produzierens, Wohnens und Einkaufens in die Peripherie gefährdet (vgl. Weber 2021, Z. 2–9). Hinsichtlich des Wohnens sei dies unter anderem darauf zurückzuführen, dass bei vielen Bewohner:innen der Wunsch nach einem eigenen Garten bestand. Zudem sind sowohl die Investitionen als auch der Konsum über Jahrzehnte an die Peripherie gewandert. In den Ortskernen selbst, welche heute ein Sinnbild des teilträumlichen Niederganges darstellen, gab es keine Aufwertung des Straßenraumes sowie viel zu wenige Sanierungen, wodurch der Multifunktionalitätsverlust der Kerne vorangetrieben wurde. Zudem sind viele Kleinstadtzentren durch einen hohen Anteil einer älteren Bevölkerung sowie einen hohen Migrantenanteil gekennzeichnet, die nicht investieren können oder wollen. Durch die Änderung des Lebensstils wurden und werden traditionelle Begegnungsorte, wie die Kirche, Gaststätten oder Vereinslokale ausgedünnt und führen dazu, dass es immer weniger Gelegenheiten gibt, die Zentren aufzusuchen, sie wirken daher oft wie „ausgestorben“ (vgl. Weber 2021, Z. 9–17).

Weber merkt zudem an, dass die Prozesse rund um Ortskerne nicht unbedingt vom Raumtyp abhängig, sondern vielmehr von der Wirtschaftsdynamik bzw. von Investitionen abhängig seien. Der suburbane Stadtrand von Wien ist in der Regel im regionalen Kontext wirtschaftlich ein sehr dynamisches Gebiet mit hoher Wirtschaftsleistung und viel Zuzug an Neubürger:innen (vgl. Weber 2021, Z. 20–23).

Hlava gibt zu bedenken, dass in ehemaligen Ortskernen am Stadtrand die Bevölkerungsdichte oftmals sehr gering ist. Das erschwere das Entstehen vielfältiger und breit gefächelter Angebotsstrukturen. Was bleibt sei die Grundversorgung, aber darüber hinaus ist das Entwicklungspotenzial aus kaufkraftbezogener Sicht sehr beschränkt. Die Digitalisierung habe das mitunter noch verschärft. Wo Angebote vorhanden sind, kann versucht werden gegenzusteuern. Dezentrale Angebote bzw. Fachmarktzentren, konkurrierender großflächiger Einzelhandel fernab der Menschen, die nicht gewünscht werden, können zu unterbinden versucht werden. Das zentrale Ziel der Stadtplanung ist es dennoch einen Ort zu schaffen, an dem man vieles finden kann und der gut zu erreichen ist. Konkurrierende Strukturen, wie Fachmarktzentren direkt hinter der Stadtgrenze, arbeiten gegen dieses Prinzip. Oftmals zeige sich zudem das Problem, dass lokale Strukturen gewünscht und gefordert, diese aber dann oft nicht genutzt werden und schlussendlich doch auf das Auto zurückgegriffen werde, um weiter entfernte Angebote zu nutzen. Diese Verhaltenssituation muss zum Positiven verändert werden - es muss attraktiv und bequem sein in ein Zentrum zu kommen, ohne ins Auto zu steigen (vgl. Hlava 2021, Z. 84–95).

In der Donaustadt beispielsweise seien nach Fleischmann und Tanczos die historischen Ortskerne durch den Bevölkerungsanstieg mit verschiedenen Entwicklungen konfrontiert. Besonders das hohe

Aufkommen des MIV entlang der zentralen Ortskerne habe eine hohe Barrierewirkung auf den nicht motorisierten Individualverkehr sowie auf die Nutzungsstrukturen in diesem Bereich. Die angelagerten öffentlichen Räume seien dadurch, insbesondere durch die Verkehrsbelastung, in ihrer Attraktivität beschränkt. Zudem gebe es zum Teil einen erhöhten Bedarf an öffentlich zugänglichen Grün- und Freiräumen in den engen Stadträumen historischer Ortskerne (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 10–21). Hier setzt auch die Kritik seitens der Bürger:inneninitiative in Aspern an. Man sehe den Ortskern vor der Herausforderung, dass ständig neue Wohnungen gebaut werden, wodurch es einen Bevölkerungszuwachs gäbe. Die Infrastruktur sei jedoch nicht ausreichend ausgebaut und das Verkehrsaufkommen steige. Kritisiert werden zudem die fehlenden Begegnungsmöglichkeiten und Grünräume. Außerdem befürchte man durch das Schließen von Geschäften eine Kettenreaktion des Absiedelns (vgl. Friedl und Eilen 2021, Rn. 44–48). Man sehe, dass durch das Bevölkerungswachstum es zu einer zusätzlichen Belastung der historischen Ortskerne, besonders durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, komme. Hierbei müsse man mit Verbesserung der ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur entgegenwirken. Jedoch seien die Einflussmöglichkeiten der Stadtplanung bei Abwanderungen von Nutzungen in andere Stadtteile gering, da hierbei technische oder ökonomische Faktoren vonseiten der Betreiber:innen zu Standortentscheidungen führen würden (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 32–39).

Kirsch-Soriano da Silva merkt in diesem Aspekt an, dass das Neue, Unbekannte für die ansässige Bevölkerung oftmals eine Herausforderung darstelle. Entwicklungen werden seitens der Bestandsbewohner:innen oft mit Skepsis entgegengetreten, weshalb sich im Umfeld Bürger:inneninitiativen bilden würden. Hierbei würde mit zum Teil rationale, aber auch irrationale Ängste und Sorge vorherrschen, wenn es um Veränderungen im Umfeld der Bewohner:innen geht (vgl. Kirsch-Soriano da Silva 2021, Rn. 13). Es sei jedoch zu beobachten, dass neue Zentren in der Umgebung der Ortskerne nicht nur positive Auswirkungen zur Folge haben, denn Angebote, die es bereits in den ehemaligen Dörfern gäbe, wandern möglicherweise in neue Zentren ab, weil sich dort die Kaufkraft bündle. Das müsse man sich ansehen und analysieren, denn hier entstehe eine Gefahr für die unmittelbaren Angebote in den Ortskernen (vgl. Kirsch-Soriano da Silva 2021, Rn. 13). Die historischen Ortskerne zeigen Schwächen im Bereich der Nahversorgung sowie der Infrastruktur auf. Die zunehmende Urbanisierung dieser Bereiche bringe zwar Herausforderungen mit sich, aber, das gilt es zu bedenken, berge dies auch Potenziale, beispielsweise durch Investitionen im Umfeld dieser Räume (vgl. Kirsch-Soriano da Silva 2021, Rn. 11).

Ähnlich sehe man das auch vonseiten der Planungsebene. Durch den Bevölkerungsanstieg würden sich auch positive Effekte für die historischen Ortskerne ergeben. So könne durch Revitalisierungen im Zuge von Entwicklungen, beispielsweise bei Grün- und Freiflächen, eine Verbesserung für den Bestand geschaffen werden, zudem können die Ortskerne als Identifikationspunkte gestärkt werden. Zudem könne durch den erweiterten Nutzer:innenkreis im Umfeld zu einer Steigerung des Angebots von sozialer Infrastruktur oder im Bereich des ÖPNV führen, wodurch die Attraktivität der Ortskerne als Wohnstandort gesteigert werden kann (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 22–31). Für Weber würden sich Chancen aus den Defiziten der Neubaugebiete ergeben. Hier gilt es zu untersuchen, ob es beispielsweise mangelnde Überschaubarkeit, wenig Rückzugsorte oder unattraktive bauliche Strukturen gibt und in Folge das Kleinteilige der historischen Dörfer zur

Chance macht. Weitere Aspekte stellen die Ökologisierung bzw. die Verkehrsberuhigung der Ortskerne dar, insbesondere als Kontrast zu neuen Gebieten. Jedoch muss dies als Zukunftsweg erarbeitet werden, sodass es nicht einen Todesstoß für die Ortskerne darstellt. Ein weiteres Problem stellt das Übermaß an Verkaufsflächen dar, gleichzeitig gibt es viele Marktnischen, wie beispielsweise das künstlerische Handwerk, welche genutzt werden könnten (vgl. Weber 2021, Z. 36-42).

Man müsse jedoch unterscheiden, was die historischen Ortskerne in Zukunft leisten können und was nicht. Die charakteristische, dichte Bebauung, sowie eine potenzielle hohe Nutzungsvielfalt im Sinne der Stadt der kurzen Wege kann einen Beitrag zur Stärkung sanfter Mobilitätsformen, wie das Zu-Fuß-Gehen oder Radfahren führen. Zudem können die Ortskerne attraktive Wohngebiete darstellen, die einerseits historische Strukturen beleben und erhalten, andererseits maßvoll weiterentwickelt werden. Sie können die Versorgung der ansässigen Bevölkerung sowie jener im unmittelbaren Umfeld mit Gütern des kurzfristigen Bedarfs gewährleisten. Durch Aufwertung und Qualitätssteigerung des Grün- und Freiraumes bieten sie im gesamten Wohngebiet eine diesbezügliche Versorgung. Des Weiteren können sie, sofern der bauliche Bestand vorhanden ist, Einblick in gesellschafts-politische Strukturen und Arbeits- und Lebensweisen vergangener Bauperioden gewähren und verstehen helfen. Als Identifikationspunkte können sie zudem auch kulturelle Angebote sein, wie beispielsweise durch (Zwischen-)Nutzung eines leerstehenden Erdgeschoßes als Atelier oder für Vereine (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 56–71). Bei letzterem sieht Kirsch-Soriano da Silva ebenso Potenziale. Die historischen Ortskerne am Stadtrand würden auch Potenzialräume nicht kommerzieller Nutzungen im Sinne der Nachbarschaft und Gemeinschaft darstellen. Bei Neubauten werde das meist mitgedacht, beim Bestand eher selten. Seitens der Stadt Wien gäbe es auch Initiativen besonders im kulturellen Bereich dezentraler zu agieren. Oftmals sein dies alte Fabriksgebäude oder Ähnliches. Aber grundsätzlich wären die historischen Ortskerne ebenso zum Teil interessant in diesem Aspekt (vgl. Kirsch-Soriano da Silva 2021, Rn. 15).

Jedoch gäbe es auch Einschränkungen im Rahmen Nutzungsstruktur der Ortskerne. Die Abwanderung von betrieblichen Nutzungen führte zu einem höheren Anteil an Wohnnutzung, was das (Wieder-) Ansiedeln insbesondere von Betrieben mit höheren Emissionen erschwere. Auch flächenintensivere Nutzungen sind aufgrund der gegebenen Verhältnisse, wie der dichten Bestandsbebauung und der Grundstückstrukturen, vor dem Hintergrund heutiger Wirtschaftsweisen (z.B. größere landwirtschaftliche Maschinen) nur bedingt unterzubringen (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 56–71).

Es wäre jedoch Kirsch-Soriano da Silva zufolge wünschenswert, dass die historischen Ortskerne in ihrer Charakteristik lesbar bleiben und nicht völlig überformt werden und ihre Bedeutung verlieren würden. Funktionen werden sich verändern, jedoch haben sie das Potenzial Raum für Gemeinwesen und Kultur darzustellen. Klar ist in diesem Zusammenhang auch, dass eine gewisse Verdichtung und Urbanisierung stattfinden müsse, wenn die Stadt wächst, dennoch wäre es wünschenswert, wenn eine gewisse Vielfalt, Heterogenität bzw. Charakteristik sowie Funktionalität im Rahmen der Ortskerne erhalten bleibe (vgl. Kirsch-Soriano da Silva 2021, Rn. 27).

Als Zukunftsbild könnten nach Fleischmann und Tanczos die historischen Ortskerne und Stadtentwicklungsgebiete auf multifunktionaler Ebene, in Hinblick auf Grünräume, Nutzungen und im über den nicht motorisierten Individualverkehr miteinander verbunden bzw. verflochten sein. Ortskerne

sind als Räume für vielfältige Nutzungen in Zukunft möglicherweise (wieder-)entdeckt. Erhaltenswerte Bausubstanz wird in Stand gehalten und belebt, eine maßstäbliche Weiterentwicklung findet statt. Öffentliche Räume gewinnen durch verkehrsplanerische Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs an Attraktivität. Die umgebende, erhaltenswerte Kulturlandschaft wird durch eine nachhaltige Bewirtschaftung bzw. Nutzung in einem ökologisch guten Zustand erhalten (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 271–276).

7.2 Perspektive „Versorgung“

Im Allgemeinen seien negative Entwicklungen, im Aspekt der „aussterbenden Ortskerne“, auf den Individualverkehr zurückzuführen, denn entlang der ehemals „romantischen“ Ortskerne sind Durchfahrtsstraßen entstanden. Jedoch müsse sich hierbei die Frage gestellt werden, ob das Verkehrsaufkommen oder das Sterben der vorhandenen Angebote zuerst eingetreten sei. Beide Gebiete, der Südraum Favoriten und die östliche Donaustadt, erleben starken Wachstum, sowohl kleinräumig, aber auch durch große Entwicklungsgebiete. Dadurch ergeben sich neue Chancen für neue Entwicklungen und Nachfragen. Der Bedarf am unmittelbaren, fußläufig zu erreichbaren Versorgungsstrukturen ist enorm groß und durch Corona hat sich das zudem möglicherweise ein Stück weit verstärkt. Das betrifft nicht nur die Nahversorgung im Sinne von Lebensmitteln, sondern auch Einrichtungen mit verschiedenen Angeboten der Daseinsvorsorge, Gesundheitseinrichtungen, kulturellen Angeboten usw.. Der Fokus liegt wieder etwas mehr beim Grätzl, welches eine Renaissance erlebt. Hierdurch ergeben sich auch neue Chancen, welche als positive Entwicklungsfaktoren zu betrachten sind (vgl. Hlava 2021, Z. 3–13).

In der Debatte um die Abwanderung von Geschäften und Betrieben müsse jedoch verdeutlicht werden, dass die Politik hierbei nicht aktiv eingreifen könne. Es könne lediglich dafür gesorgt werden, dass gute Rahmenbedingungen geschaffen werden. Oftmals würden die Widmungen in den Ortskernen keine Möglichkeit geben, dass sich Gewerbe ansiedeln könne. In Aspern beispielsweise gibt es zwar in den Erdgeschosszonen, welche großteils durch Betriebe genutzt werden Potenzial, jedoch ist hier immer die Frage welche Unternehmen sich ansiedeln, denn die Laufkundschaft sei enden wollend doch das Angebot sei von der Nachfrage abhängig. Ein Supermarkt oder die Post mache hier zu wenig Geschäft und kann an Knotenpunkten einfach mehr Menschen erreichen (vgl. Nevriy 2021f, Z. 37–47). Auch vonseiten der Stadtplanung seien die Einflussnahmen im Zuge der Abwanderungen von Nahversorger:innen, Betrieben oder Dienstleister:innen mitunter gering, da besonders technische und ökonomische Faktoren von Betreiber:innenseite zu Standortentscheidungen führen würden. Aufgrund höherer Flächenverfügbarkeit und mitunter höherem Planungsspielraum sind Standorte außerhalb der Ortskerne oft attraktiver. Ein wichtiges Ziel ist zudem die Barrierefreiheit, die in historischen Stadtteilen häufig nicht gegeben ist (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 87–92). Hlava ergänzt, dass die Abwanderung der Strukturen, wie beispielsweise die Post oder Bücherei aus dem Ortskern Aspern in Richtung der neuen Zentren zum einen auf die Verkehrssituation zurückzuführen sei, aber auch betriebliche Kosten-Nutzen-Faktoren eine Rolle spielen können. Wichtig sei eine hohe Kund:innenfrequenz, welche durch attraktive Standorte erreicht werden kann, diese dürfen keine autoorientierten Standorte sein, sondern Zentren im Sinne der Stadt der kurzen und umweltfreundlichen Wege. An zentraleren, mit den Öffis oder dem Rad besser erreichbaren Standorten, können größere Teile der Bevölkerung erreicht werden. Somit ist

dies auch als positiv und durchaus sinnvoll zu betrachten, wenn sich diese dort ansiedeln würden, da alle vom erhaltenen bzw. gesteigerten Angebot profitieren würden (vgl. Hlava 2021, Z. 96–102). Ein essenzielles strategisches Konzept in diesem Zusammenhang stelle das Fachkonzept Polyzentrales Wien dar. Es gilt zudem zwischen realen und subjektiv empfundenen Angebots- und Nachfragesituationen zu unterscheiden. Ein Supermarkt in der Größe von 800m² Verkaufsfläche benötige in etwa 5000 Bewohner:innen im Einzugsgebiet. Zudem können große Konzerne einzelne, unrentablere Standorte verkraften. Kleine oder inhabergeführte Unternehmen haben diese Möglichkeit nicht, sie brauchen die unmittelbare Nachfrage. Unter anderem wurde vonseiten der Stadt entschieden, dass die Seestadt als neues Hauptzentrum in der östlichen Donaustadt, für den Bereich der U2-Achse, etabliert werden soll. Neben der Verkaufsfläche sind viele weitere unterschiedliche Nutzungen um das Donauzentrum, wie eine VHS, ein Schwimmbad und ein Ärztezentrum, zu finden, das löst eine enorme Anziehungskraft aus. Aus diesem Grund soll die Seestadt als Hauptzentrum entwickelt werden und dies gelingt durch eine größtmögliche Zentralisierung in dem Bereich an den U-Bahn- und Straßenbahnknoten. Durch die Entstehung eines neuen Hauptzentrums, verlieren autoorientierte Standorte möglicherweise an Bedeutung, was einen positiven Nebeneffekt darstellt. Bei den Ortskernen ist diese Konkurrenzsituation kaum gegeben, da sie überwiegend der lokalen unmittelbaren Nahversorgung dienen, dennoch müssen diese gut und bequem an die Hauptzentren mit dem Umweltverbund angebunden werden (vgl. Hlava 2021, Z. 70–83).

Die Konkurrenz neuer Zentren den alten Ortskernen gegenüber sei nach Weber davon abhängig, in welchem Umfang und welcher Qualität diese aufgebaut werden. Einerseits können die historischen Zentren die Nachfrage allein aufgrund ihrer Lage hinsichtlich der Basisversorgung ohnehin nicht allein befriedigen, andererseits können diese aber auch durch die wachsende Zahl an Neubürger:innen durch unkonventionelle Angebote profitieren. Defizite der Großen, wie wenig variantenreiche, standardisierte Angebote können die traditionellen Orte beispielsweise auffangen, indem sie Geschäftsmodelle entwickeln, die es in den Neubaugebieten nicht gibt wie beispielsweise ein historisches Café in historischem Ambiente. Beispielsweise könnte man auch eine Leihbibliothek zu einem Spieleort entwickelt werden, indem Wettbewerbe mit Sprachbezug wie Poetryslam oder Lesungen etc. stattfinden (vgl. Weber 2021, Z. 28–35). Nach Kirsch-Soriano da Silva sei Anbetracht der Abwanderungen von Nahversorgungseinrichtungen und sozialen Einrichtungen, es durchaus kritisch zu betrachten, wenn aufgrund der Stadtentwicklung andere Angebote sozusagen aussterben. Es funktioniere viel auf wirtschaftlichen Kriterien, aber besonders bei sozialen Einrichtungen, sei die Stadtplanung ein Stück weit verantwortlich. Hier müsse man sich die Frage stellen, wie kleinere Strukturen erhalten werden können (vgl. Kirsch-Soriano da Silva 2021, Rn. 15). Jedoch würden sich auch Potenziale aus der umliegenden Entwicklung ergeben. Zusätzliche Infrastrukturen würden entstehen, hierbei könne es mehr Einkaufsmöglichkeiten oder soziale Infrastrukturen geben. Zudem sei die ursprüngliche Funktion der Ortskerne ein Potenzial. Besonders die Identifikation sei nach wie vor eine wichtige Position (vgl. Kirsch-Soriano da Silva 2021, Rn. 13).

In diesem Aspekt kann daher laut Hlava ein sehr niederschwelliges Angebot eine Rolle spielen. Beispielsweise entwickelt sich der Weinbau abseits des Onlinehandels sehr gut. Jene Branchen, die ungeachtet der Digitalisierung im stationären Bereich reüssieren sind Kurzfrist-, Lebensmittel, Drogerie, Tierhandel, sowie die Gastronomie und Freizeiteinrichtungen. Entsprechend sind insbesond

der Kulinarik/Erlebnis und Gastrobereich bestimmt ein möglicher Weg, dieser nährt allerdings natürlich von attraktiven Lagen. Es ist wichtig Veränderungen gegenüber offen zu sein, denn alles zu belassen, wie es ist, stellt keine Chance auf Entwicklungen dar. Eine sich verändernde Nachfrage kann auch das Angebot wieder verändern und verbessern. Daher sollte man Entwicklungen auch als Chance verstehen, sie können mitunter den entscheidenden Unterschied machen um Strukturen, wohl verändert und adaptiert, zu erhalten. Hierbei bedarf es aber einer Aufgeschlossenheit zur Bevölkerungsverdichtung, damit dies auch gelingen kann, denn die Gunst der Zufälligkeit, dass die Leute flanieren wie in der Innenstadt, passiert dieserorts nicht (vgl. Hlava 2021, Z. 104–113).

7.3 Perspektive „Öffentlicher Raum“

Die Ortskerne sind bereits mit der umliegenden Bebauung verwachsen und verschmelzen immer mehr. Wenn man sich beispielsweise den Siegesplatz in Aspern ansieht, erkenne man, dass alte Gebäude bereits durch moderne ersetzt wurden. Diese Kerne im Sinne einer Altstadt würden nicht mehr existieren (vgl. Nevriy 2021f, Z. 2–9).

Das große Potenzial der historischen Ortskerne stecke in der Bedeutung des Ortsbildes, diese wird jedoch stark von der verkehrlichen Situation mitgeprägt. Durch Verkehrsentlastung könnten manche Orte an Attraktivität und Aufenthaltsqualität gewinnen, die mitunter auch zu einem Bedeutungsgewinn dieser Orte beitragen könnten. Man darf sich aber auch keinen Illusionen hingeben, es wird nicht überall gleich viel Angebot geben können, da die Unterschiedlichen Räume unterschiedlichen Bedingungen unterlegen sind. Zudem ist auch zur Kenntnis zu nehmen, dass sich Stadtstrukturen verändern und verschieben. Das Ziel muss sein, dass die Entwicklung im Sinne einer Stadt der kurzen Wege vorangetrieben wird und dezentrale autoorientierte großflächige Einzelhandelsstrukturen entgegengesteuert wird. Man müsse man den jahrzehntelangen Entwicklungen, der Errichtung von Versorgungseinrichtungen abseits der Orte wo die Menschen wohnen, dringend entgegensteuern (vgl. Hlava 2021, Z. 28–37). Die Hauptursache für das „Aussterben der Ortskerne“ stellt jedoch die Verkehrsbelastung dar. Im Asperner Ortskern beispielsweise gibt es eine große Kreuzung von drei- und vierspurigen Straßen, wie man es aus sehr autoaffinen Städten und Staaten kennt. Das sei einer der Hauptgründe für die oftmals kritisierten Entwicklungen. In Aspern gäbe es zwar noch einiges an vorhandener Versorgungsinfrastruktur, jedoch bärge die verkehrliche Situation auch einen Gefahrenpotenzial und mache den öffentlichen Raum unattraktiv. Denn besonders die Aufenthaltsqualität und das Flanieren sei ein entscheidendes Merkmal attraktiver Orte (vgl. Hlava 2021, Z. 62–67).

In Bezug auf den angesprochenen Ortskern von Aspern sei man sich bei der Bürgerinitiative (BI) einig. Dieser zeichne sich durch die gute Verkehrsanbindung, die Vielzahl an Geschäften sowie das umfangreiche Bildungsangebot aus. Jedoch fehle ein Nahversorger, dieser sei besonders für die ansässige, ältere Bevölkerung notwendig. Neben den noch vorhandenen vielen Einzelhändler:innen, zählt zu den Stärken des Ortskerns der Park und sowie das Angebot eines wöchentlichen Bauernmarkts. Jedoch sei sowohl für Fußgänger:innen als auch für Radfahrende der Ortskern von Aspern unattraktiv. Zudem fehle es im öffentlichen Raum an Verweilflächen, wie Sitzbänke, Schanigärten (vgl. Friedl und Eilen 2021, 13–18, 29, 39). Im Rahmen der BI setze man sich zudem besonders für den Erhalt des Amtshauses am Siegesplatz sowie der darin befindlichen Kindergruppe und der Bücherei ein. Das Amtshaus stelle ein wesentliches Identitätsmerkmal des Ortes dar und war seit

jeher ein sozialer und kultureller Treffpunkt. Es soll als öffentliches Gebäude für kulturelle Nutzungen erhalten bleiben. Durch das Amtshaus, welches in öffentlichem Besitz ist, hätte man viele Möglichkeiten, um die Rahmenbedingungen für einen attraktiven Ortskern zu schaffen. Zudem liege es bei der öffentlichen Hand für Verkehrsberuhigung und eine attraktive Platzgestaltung zu sorgen. Der Aspekt der Verkehrsberuhigung sei besonders relevant, weil in direkter Nachbarschaft mehrere Volksschulen und Kindergärten vorzufinden sind (vgl. Friedl und Eilen 2021, 3–8, 19–23, 68–69). Eine Vision für den Asperner Ortskern würde eine Verkehrsberuhigung und insbesondere die Gewährleistung sicherer Schulwege für die Kinder darstellen. Im Zuge der Verlängerung der Straßenbahn könnten Grünflächen den öffentlichen Raum attraktiveren. Besonders im sozial-kulturellen Bereich sehe man viel Potenzial, so könnten Kinderlesungen, Theater- und Sportveranstaltungen stattfinden, ohne dass man immer erst in die Stadt hineinfahren müsste (vgl. Friedl und Eilen 2021, Rn. 66). Die Sanierung des Amthauses würde zu viel kosten und es seien immer mehr Mieter:innen ausgezogen. Zudem werden die kleineren Bibliotheken zu einer größeren in der naheliegenden Seestadt Aspern zusammengefasst. Die Stadt Wien habe beschlossen, dass dieses Gebäude in Form eines Baurechts verkauft wird. Hier würde sich die Chance ergeben, den Ortskern zu beleben, beispielsweise durch ein Kindermuseum. Zudem könne durch die Verlängerung der Straßenbahn, durch die Umgestaltung des öffentlichen Raums, eine Attraktivitätssteigerung des Ortskerns erreicht werden (vgl. Nevriy 2021f, Rn. 49–59). Zudem werden uns in Zukunft große Veränderungen im Bereich des Verkehrs erwarten, wodurch sich auch das Stadtbild verändern werde. Es werde ein Mehr an ÖPNV-Angebot geben. Hierdurch werde die Möglichkeit geschaffen, dass die Ortskerne möglicherweise wieder mehr zu Plätzen des Verweilens und Flanierens werden (vgl. Nevriy 2021f, Rn. 62–70).

Besonders bei älteren Menschen würden jedoch oft Räume, wie die des Amtshauses, als Treffpunkt benötigen, um etwas zu organisieren zu können, um Netzwerke zu bilden. Zudem bedarf es im öffentlichen Raum für diese Generation an attraktiven Wegen, ausreichend Verweilmöglichkeiten und einer guten Infrastruktur (vgl. Kirsch-Soriano da Silva 2021, Rn. 21–23). Bezüglich der lokalen Umgebung und des Nachbarschaftsaspekts sieht Kirsch zwei Strömungen. Auf der einen Seite gäbe es Menschen, die die Anonymität der Stadt schätzen und nicht im besonderen Maße die Gemeinschaft und Nachbarschaft. Wenn man sich aber neue Quartiere ansieht, werde dies aber gefördert. Denn der Wohnraum werde immer kompakter und teurer, wodurch beispielsweise Gemeinschaftsflächen an Bedeutung gewinnen würden. Hierbei gehe es nicht nur um die Erweiterung des eigenen Wohnraums, sondern viel um Nachbarschaft und Aktivitäten. Besonders für ältere Menschen, welche oftmals allein sind, sei es daher wichtig, auch im Altbestand Isolation entgegenzuwirken, denn hier gäbe es oftmals nicht mehr viele Kontakte oder familiäre Beziehungen. Zudem sei der Mobilitätsradius meist aufs unmittelbare Umfeld beschränkt, weshalb ein attraktiver Öffentlicher Raum sowie soziale Treffpunkte von Bedeutung seien (vgl. Kirsch-Soriano da Silva 2021, Rn. 19).

In Hirschstetten beispielsweise sehe man im Ortskern als Zentrum weniger Potenzial, jedoch mehr mit der Errichtung eines zweiten Ortskerns am Rand des historischen. Der Vorplatz der Blumengärten könne geöffnet werden, und ein neuer Treffpunkt wird damit geschaffen. Dieser Ort würde sich gut zum Verweilen sowie für Lokaltäten und einen Wochenmarkt eignen. Hierzu gab es schon Initiativen vor einigen Jahren, jedoch konnten diese bisher nicht erfolgreich mit der Gemeinde

umgesetzt werden (vgl. Schandl 2021, Rn. 9). Der Ortskern von Hirschstetten hingegen sei nicht wirklich lebenswert. Es sei das kleinste aller ehemaligen Dörfer in der Donaustadt und konzentriert sich an einer zentralen Straße ohne Nebenfahrbahnen. Für eine potenzielle Attraktivitätssteigerung des Ortskerns müsste man rückbauen und verkehrsberuhigen. Der zentrale Straßenzug biete, vom ehemaligen Schloss Hirschstetten abgesehen, kaum Aufenthaltsqualität. Es gibt keinen einzigen Baum (vgl. Schandl 2021, Rn. 9).

Die historischen Ortskerne, besonders der Ortskern von Hirschstetten, sei durch den Verkehr enorm belastet. Die Stadtstraße könne hier zu einer Entlastung beitragen (vgl. Nevriy 2021f, Z. 2–9). Im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme dieser Straße soll ein Bündel weiterer Maßnahmen realisiert werden. Geplant sind Neuerungen im Bereich des Öffentlichen Verkehrs, des Radverkehrs und des Fußgänger:innenverkehrs. Zudem beschäftige man sich mit begleitende verkehrsberuhigende Maßnahmen, worunter auch Maßnahmen in den alten Ortskernen subsummiert werden (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 109–115).

Gegen dieses Projekt der Stadtstraße spricht sich die Bürgerinitiative (BI) "Hirschstetten-retten" aus. Bereits vor neun Jahren, als die Pläne bekannt wurden, habe man die BI gegründet, denn dieses Projekt werde den Ortsteil Hirschstetten massiv zum Negativen verändern. Das Argument, dass der Ortskern durch die geplante Stadtstraße attraktiver oder gar entlastet werde, sei "Humbug". Jeder Verkehrsplaner könne das widerlegen. Direkt am Ortsrand ist die Zufahrt mit insgesamt sechs Fahrspuren geplant, da sei massive Verkehrsbelastung vorprogrammiert. Für eine potenzielle Attraktivitätssteigerung des Ortskerns müsste man rückbauen und verkehrsberuhigen. Eine Entlastung der Ortskerne, in besondere in Hirschstetten, könne nach Schandl über den Ausbau des ÖPNV und von Radwegen bringen. Zudem sei es wichtig den Verkehr an neuralgischen Stellen, wie am westlichen Ortsrand von Hirschstetten, besser, durch adaptierte Ampelschaltungen oder Kreisverkehre, zu regeln (vgl. Schandl 2021, 7, 9, 21). Seitens des Bezirks wird argumentiert, dass man Verkehrsberuhigung dann vornehmen könne, wenn die Stadtstraße gebaut wird und die Wohngebiete dadurch entlastet werden. Grundsätzlich gäbe es ein Bekenntnis zum Rückbau der Straßen und zum Ausbau des ÖPNV. Jedoch müsse zuerst dafür gesorgt werden, dass die umliegenden Wohngebiete entlastet werden, denn in den Ortskernen selbst wohnen verhältnismäßig wenig Leute (vgl. Nevriy 2021f, Z. 15–34). Für Schandl sei ein Projekt dieser Dimension im Aspekt der Klimakrise jedoch nicht argumentierbar. Hunderttausende Quadratmeter Wiesen und Ackerland würden hierbei versiegelt werden und das bringe nur eine noch größere Verkehrsbelastung. Allein mit Sprühnebel werde man der Klimakrise nicht Herr werden, man würde hier großflächig Wiesen und Ackerland für immer versiegeln wollen für ein Projekt, dass nur mehr Verkehr bringe statt weniger. Es müsse der Verkehrs besser geregelt, Straßen rückgebaut und der öffentliche Verkehr ausgebaut werden (vgl. Schandl 2021, Rn. 11). Der Bau der Stadtstraße sei in jedem Fall als negativ zu betrachten, denn hierdurch werde nur mehr Verkehr statt weniger Verkehr die Folge sein. Zudem komme es durch die zunehmende Verbauung der Flächen im Umfeld zu negativen Folgewirkungen. Besonders die Corona-Krise habe zudem gezeigt, dass man Büroräumlichkeiten in diesem Ausmaß nicht mehr brauche, zudem werde behauptet, dass es soziologische Veränderungen gäbe, wodurch eine Stadtstraße obsolet wird (vgl. Schandl 2021, Rn. 25).

7.4 Perspektive „Landwirtschaft“

Heutzutage werde der Fokus vermehrt darauf gelegt, nicht mehr nur Landwirtschaft außerhalb der Stadt, sondern sie auch in die Stadt bestmöglich zu integrieren. „Urban gardening“ ist dazu das Stichwort, das auch zur Verbesserung des Mikroklimas in der Stadt eingesetzt werden kann (vgl. Weber 2021, Z. 74–76). Die langfristige Betrachtung der Landwirtschaft als Teil der Stadt wäre wünschenswert. Es brauche einfach ein gewisses Maß an Landwirtschaft in der Stadt, denn kurze Wege sind immer das Beste. Besonders Produkte, die durch ihre Frische bestechen, wie Gemüse, Gewürzpflanzen oder Obst seien besonders im Rahmen der Stadtlandwirtschaft geeignet. Die Städte seien jedoch weit entfernt von einer Autonomie in Hinblick auf eine landwirtschaftliche Selbstversorgung. Zudem sei es als sehr kurzfristig zu betrachten, dass Anbauflächen in der Stadt zurzeit leichtfertig verkauft werden, zumal Leerstand, sowohl am Wohnungsmarkt, aber auch bei Büro- und Verkaufsflächen existiert (vgl. Weber 2021, Z. 67–73). Nach Hlava soll die Entwicklung jedoch nach dem Prinzip erfolgen, dass zuerst innerhalb der Stadt (Potenzialflächen innerhalb der Bestandsstadt – Innenentwicklung), vor dem Gebrauch neuer Flächen (Stadterweiterung) passieren. Gesamtheitlich sei zudem Stadterweiterung im Kontext zur infrastrukturellen Erschließung mit hochrangigem ÖPNV vorzuziehen, bevor es zu „Urban Sprawl“-Effekten mit all seinen negativen Effekten von geringer Dichte und hoher Flächeninanspruchnahme kommt. Jedoch werden in Wien immer große Flächen (50% des Stadtgebiets sollen als Grundflächen erhalten bleiben) der Landwirtschaft vorbehalten bleiben. Zudem erfahren Initiativen zu landwirtschaftlichen Themen in der Stadt, wie aktuell „Urban Farming“ und „Urban Gardening“ überall auf der Welt zu finden, zunehmend Interesse und Zuspruch. Hierbei braucht es sehr aktive Akteur:innen um auch neue Entwicklungen noch weiter voranzutreiben (vgl. Hlava 2021, Z. 51–59).

Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung wird seitens der Stadtplanung entlang der hochrangigen Verkehrsachsen und in bereits gut erschlossenen Stadtteilen dichtere Bebauung angestrebt. Diese Konzentration dient der Erhaltung wichtiger Landschaftsräume, da so der Wohnraumbedarf auf wenig Fläche abgedeckt werden kann. Landwirtschaftliche Betriebe haben meist einen hohen Flächenbedarf. Kleinere Betriebe bzw. Betriebsteile mit Verkaufsstellen verbleiben auch oft im dichten verbauten Gebiet und tragen dort zur Vielfalt der Stadtteile bei (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 208–217). Eine kompakte Siedlungsentwicklung sei daher auch weiterhin ein klares Ziel der Stadtplanung, zu lockere Bebauung birgt die Gefahr der Zersiedelung mit ihren negativen Folgen. Kompakt bedeutet jedoch nicht, dass ausschließlich Wohnraum realisiert wird, sondern Kompaktheit im Sinne von gemischten, fuß- und radwegorientierten Quartieren mit Versorgungseinrichtungen und wohngebiets- und stadtteilbezogenen Grünflächen zur Realisierung einer Stadt der kurzen Wege. Zur kompakten Stadt in diesem Sinne können aufgrund ihrer Struktur gerade auch Ortskerne und als Gegenpol angelagerte Kulturlandschaften beitragen (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 224–229). Eine Kombination aus Freiraumnutzung und Landwirtschaft ist aus Sicht der Stadtplanung vorstellbar und besteht auch bereits zum Teil. Bei kombinierte Nutzungen, insbesondere im Sinne einer flächigen Landwirtschafts- und Erholungsnutzung, sei jedenfalls wichtig, möglichst keine Nutzungskonflikte zu erzeugen (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 239–243).

Eine durchgehend lockere Bebauung, im Sinne einer aufgelockerten Stadt, kann aus Sicht der Stadtplanung große Nachteile bergen. Der Verlust wichtiger Naturräume, welche durch kompakte Siedlungsentwicklung in größerem, zusammenhängendem Ausmaß erhalten werden können, zusätzliche Versiegelung durch längere Verkehrswege bei größeren Abständen zwischen der Bebauung, sowie hohe Infrastrukturkosten und Mehraufwand in der Instandhaltung und Errichtung durch größere Distanzen. Man könne im Aspekt der Klimakrise auch mit anderen Mitteln beispielsweise Urban-Heat-Islands entgegenwirken. Durch genügend Grünflächen in dichten Stadtteilen könne beispielsweise eine dem entgegnet werden. Die wesentlich höhere Gesamtversiegelungsbilanz spricht gegen die "aufgelockerte" Stadt und für kompakte Stadtteile in Kombination mit unbebauten Kaltluftsammlgebieten (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 230–238). Auch für Weber gelte das Leitbild der kompakten Stadt als eines, das ressourcenschonend ist und die Infrastruktur maximal nutzt. In dieser Hinsicht hat dieses Konzept seine Berechtigung. Es kontrastiert aber zugleich mit der Notwendigkeit, sich an den Klimawandel anzupassen, konkret bedeutet dies die grüne und die blaue Infrastruktur zu stärken und zudem den Versiegelungsgrad gerade in den Wohngebieten zu reduzieren. Als Fehlentwicklung sind nach Weber jedoch beispielsweise vertikale Begrünungen zu sehen, wenn im Gegenzug horizontal die Flächen stark versiegelt werden. Erstere seien durch ihre Pflegeintensität, ihren hohen Energie- und Wasserverbrauch und die statischen Herausforderungen, wenn Bäume und Büsche in die Jahre kommen, sicher kein Weg in die Zukunft (vgl. Weber 2021, Z. 59–65). Auch wenn die dichte, kompakte Stadt etwas für sich habe, sei das Prinzip einer integrierten Stadtlandschaft, die Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Freiräume und Landwirtschaft ver- eine, laut Kirsch-Soriano da Silva nicht unattraktiv, denn es wäre auch im Sinne der Stadt der kurzen Wege. Natürlich benötige es bestimmte Verdichtungszentren, jedoch könne man urbane Landwirtschaft zulassen, nutzbar und zugänglich machen. Hierbei bestehe besonderes Potenzial für das Stadtklima, denn Dach- und Fassadenbegrünungen hätten zwar ihre Effekte, jedoch würden landwirtschaftliche Flächen ein ganz anderes Potenzial in diesem Aspekt darstellen. Zudem seien Trends in Richtung kleinerer, lokaler Produktionsstätten, speziell im Bereich von Lebensmittel und Ernährung im Nachhaltigkeitsapsekt im Vormarsch. Erwähnen wären hierbei zum Beispiel "Community Cooking", Selbsterntefelder oder das Projekt beim Haschahof in Rothneusiedl (vgl. Kirsch-Soriano da Silva 2021, Rn. 25).

Der angesprochene Haschahof bzw. Zukunftshof wurde seitens der Initiative erhalten. Er stelle ein Leuchtturmprojekt für urbane Stadtlandwirtschaft dar und sei ein essenzieller Bestandteil für die potenzielle Stadtentwicklung in Rothneusiedl. Für Wien sei die Situation neu gewesen, dass sich die Zivilgesellschaft Gedanken über eine Stadt mache. Die Vision rund um das Stadtentwicklungsgebiet in Rothneusiedl und den Zukunftshof sei der Erhalt des Kulturguts des Dorflebens. Im Ortskern gäbe es noch Faschingsumzüge, Erntedankfeste. Ziel sei es beide Welten, von Urbanität und kultureller Vielfalt von der Stadt mit dem sozialen Leben des Dorflebens zu verbinden. Eine Stadt der kurzen Wege mit einem Boulevard von Geschäften, Wohnbau, Handwerk, Industrie und Landwirtschaft stelle man sich hier für die Zukunft vor. Es wurde mit den Magistraten bereits über die Pläne des Konzepts der essbaren Stadt gesprochen, die Stadt der Zukunft. Solange jedoch keine Entscheidung über den U-Bahn-Bau nach Rothneusiedl getroffen ist, komme vonseiten der Stadt wenig. Gugumuck schwebt vor, dass Bauträger:innen beim Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl

dazu verpflichtet werden 20% der Flächen für landwirtschaftliche Flächen frei zu lassen. Dies könne auch über vertikale Bewirtschaftung oder am Dach geschehen. In diesem Aspekt wäre auch eine eigene Widmungskategorie vorstellbar (vgl. Gugumuck 2021, 5, 9, 14–16). Eine Einführung einer solchen neuen Widmungskategorie sei jedoch nicht geplant. Die Bewirtschaftbarkeit solcher Flächen im Rahmen eines Landwirtschaftlichen Betriebs seien sehr fraglich und jedenfalls nicht verordenbar. Die bauordnungsrechtliche Möglichkeit, Dach- und Fassadenbegrünung in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen vorzuschreiben, besteht bereits und wird in der Planungspraxis angewandt (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 254–260).

Im Aspekt aktueller Trends, würden diese auch in aktuellen Planungen Berücksichtigung bei bestehenden Strukturen im Rahmen von städtebaulichen Planungsprozessen finden. „Urban Farming“ sei in Wien auch in kleinerem Maßstab in Form von Nachbarschaftsgärten/Community Gardening vertreten, dafür werden Flächen bereitgestellt, die von der Bevölkerung bewirtschaftet werden. Zudem gäbe es auch Selbsternteflächen zur individuellen Bewirtschaftung auf einzelnen Parzellen als Form des Urban Farming in Wien (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 218–223).

Hlava betont abschließend, dass es überall eines eigenen Zugangs, eines „local benefit“ bzw. „genius loci“ bedarf. Das kann in Bezug auf die Landwirtschaft sein oder auch etwas anderes. In den städtischen Konzepten ist zudem auch vorgesehen, dass ein beträchtlicher Teil an Grünräumen der Stadt erhalten bleibt, auch in Form von Erholungsgebieten. Jedoch ist Wien trotzdem eine Stadt und macht die effiziente und sparsame Nutzung von Boden innerhalb einer Stadt mehr Sinn als im ländlichen Raum dies mit geringer Dichte und hohem Fußabdruck und volkswirtschaftlichen/ökologischen Folgekosten erfolgt. Andere Bundesländer haben diesbezüglich, im Sinne des Wachstums von Einfamilienhäusern, einen anderen ökologischen Fußabdruck. Die Stadt, im Verhältnis zur generellen österreichischen Situation, soll hierbei sinnvoll genutzt werden, da schon vieles fußläufig bzw. im Umweltverbund rasch und bequem erreichbar ist und so einem wachsenden Verkehrsaufkommen und einem hohen Bodenverbrauch/Kopf entgegengewirkt werden kann (vgl. Hlava 2021, Z. 41–50).

7.5 Perspektive „Identität“

Die Identität in Bezug auf die historischen Ortskerne habe eine große Bedeutung und gewinne zudem noch dazu. Neue Stadtteile seien laut Weber nach einem internationalen Strickmuster errichtet. Hierbei handelt es sich um keine lokale Identität, die sich gebildet hat, sondern einen Ausdruck der Globalisierung (vgl. Weber 2021, Z. 46–48). Auch für Kirsch-Soriano da Silva würden sich die historischen Ortskerne durch ihre gewachsene Struktur und ihrer Geschichte, insbesondere im Vergleich zu den Neubauten auszeichnen. Sie seien Zeugen ihrer Zeit, aber individuell in ihrer jeweiligen Gestaltung und Ausformung. Dies sei auch ein starkes Identifikationspotenzial für die Menschen (vgl. Kirsch-Soriano da Silva 2021, Rn. 6–7).

Nach Weber legen besonders in Wien die Bewohner:innen des Stadtrands, in den einstigen landwirtschaftlich geprägten Dörfern, großen Wert auf ihre ländliche Identität und sind oftmals damit verwurzelt. In Hinblick auf das Untersuchungsgebiet Rothneusiedl, sei der nunmehrige Getreideanbau an sich nicht mehr besonders identitätsstiftend, weshalb sein Verkauf als Bauland für die Bewohner:innen sichtlich kein gravierendes Problem darstelle. Denn hier dominierte früher bis in

die jüngere Vergangenheit der Gemüseanbau. Dieser ging mit Kundenkontakten durch Ab-Hof-Verkauf, Haushaltsbelieferung von frischem Gemüse, Marktstand etc. einher und stärkte solcher Art das Gemeinschaftsgefühl der Bewohner:innen (vgl. Weber 2021, Z. 49–55). Die historischen Ortskerne fungieren als Standorte bedeutender Denkmäler oder Schauplatz wichtiger, historischer Ereignisse und sind in hohem Maße identitätsstiftend und als Identifikationspunkt für die unmittelbare Bevölkerung, aber auch das städtische Umfeld. Bei der Planung angrenzender Siedlungs- und Stadtentwicklungsgebiete sei es wichtig Beziehungen zwischen neuem und altem Stadtraum herzustellen (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 49–55).

Die Frage der Identität sei jedoch lokal sehr unterschiedlich. Besonders die durch den Durchzugsverkehr geprägten Ortskerne seien weniger identitätsstiftend. Die Weinorte hingegen haben nach wie vor einen sehr ausgeprägten identitätsstiftenden Charakter. In den Außenbezirken haben die ehemaligen Ortskerne aufgrund des Auseinanderwachsens der Versorgungsstrukturen bzw. Zusammenwachsens der Bebauung eine Weiterentwicklung der Strukturen erfahren. Eine Vielzahl von Transformationsprozessen, beispielsweise in den Bereichen der Mobilität, der Versorgung, der Einkaufszentren, hat zu einem Bedeutungsverlust der Ortskerne geführt. In der Donaustadt ist durch die Eingemeindung in den 1950er Jahren der dörfliche Charakter, der die Historie widerspiegelt, „überstülpt“ worden, wodurch er oftmals verloren gegangen sei. Dennoch sind diese Entwicklungen nicht überall gleich. Mancherorts wird versucht die Kerne nach wie vor bedeutsam zu erhalten, während an anderer Stelle ihre Funktion in den Hintergrund gerückt ist (vgl. Hlava 2021, Z. 17–26). Es ist jedoch zu betonen, dass die Identität der Ortskerne nicht von der umliegenden Bebauung abhängig sei. Bei anderen, bereits stark in die Stadtstruktur gewachsenen dörflichen Strukturen, ist diese noch immer vorhanden und zum Teil sogar ausgeprägter als zuvor. Die Annahme, dass das Beharren auf der Vergangenheit die Zukunft rettet, ist ein Irrglaube. Durch Weiterentwicklung und die neue Bevölkerung, kann wieder viel neu erweckt werden, denn die aktuelle Nachfrage meist recht gering. Der Wunsch nach mehr Angebot, jedoch aber kein Teil der Stadt sein zu wollen, ist kritisch zu betrachten. Die Entwicklungen am Stadtrand sind weniger als Gefahr, sondern viel mehr als Chance für Verbesserungen zu sehen. Andere Gebiete wie Mauer zeigen, dass sie von solchen Entwicklungen ausnahmslos profitiert haben. Daher sei die Kritik an der Stadtentwicklung meist für zu kurz gegriffen (vgl. Hlava 2021, Z. 130–137). Als Beispiel sei zu nennen, dass insbesondere in den Weinbaugebieten das Thema gesetzt ist und man sich gewissermaßen am Image und gemeinsamen Aktionen der lokalen Unternehmer:innen bzw. der "Vermarktung" orientiert. Von gemeinsamen Events und Initiativen bis zum Ortsbild. Es sei wichtig eine gemeinsame Vision zu verfolgen und diese sollten möglichst eine breite Stakeholderschaft, in Form gebündelter Kräfte, vor Ort vertreten. Dadurch kann man auch eine gewisse Idee oder Kreation eines Themas oder Schwerpunkts eines Orts zeigen. Konkret bedeutet das, dass es etwas braucht, womit man den Ort verbindet. Betrachtet man andere der vielen Ortskerne, welche bereits viel mehr in das Stadtgefüge eingebettet sind, wie Mauer, Stammersdorf oder im 19. Bezirk, wo beim Kirtag der Ort sich selbst feiert, wird ersichtlich, dass Entwicklung und neue Bevölkerung nicht in zwingendem Widerspruch mit lokaler Identität stehen muss. Auch hier stehen verschiedenste Akteure dahinter, die es hierfür braucht, denn von allein funktioniert das nicht. Es bedarf somit eines ortsbezogenen Themas mit identitätsstiftendem Faktor. Die lokalen Akteure spielen in diesem Aspekt definitiv eine zentrale

Rolle. Oftmals sind jedoch zu wenige Ressourcen vorhanden, hierbei kann gezielte Unterstützung der öffentlichen Hand eine Rolle spielen (vgl. Hlava 2021, Z. 115–127).

Seitens der Stadtplanung gibt es die Möglichkeit, im Aspekt der Bewahrung bzw. Stärkung der Identität auf hoheitliche und nicht hoheitliche Planungsinstrumentarien zurückzugreifen. Hoheitliche stellen in diesem Aspekt die Ausweisung von Schutzzone oder eines Geschäftsviertels zur Verfügung. Je nach Lagegunst und Rechtslage sowie unter Abwägung der Stadtplanungsziele sollen jedoch auch maßstäbliche Zu- und Neubauten in einem Rahmen zugelassen werden, der das örtliche, erhaltenswerte Stadtbild nicht stört. Das Schaffen von solchen Möglichkeiten kann das Wahren von Identität unterstützen, wenn damit beispielsweise Abwanderung verhindert werden könne oder dadurch auch neue Identifikationspunkte entstehen. Nicht hoheitliche Prozesse wären beispielsweise die Lokale-Agenda-21 oder die Gebietsbetreuung Stadterneuerung. Hierbei seien Themen wie Ortskernbelebung/Identitäten, Aufwertung des öffentlichen Raumes und soziale Infrastruktur/Nahversorgung im Fokus (vgl. Fleischmann und Tanczos 2021, Z. 125–154).

8 Diskussion der Erkenntnisse

Im Folgenden werden die erlangten Erkenntnisse aus der theoretischen Grundlage, der empirischen Vorstudie, sowie den Ergebnissen aus der empirischen Forschung anhand der Beantwortung der Forschungsfragen dargelegt. Abschließend werden die Erkenntnisse anhand einer SWOT-Analyse und den resultierenden Handlungsfeldern diskutiert.

8.1 Herausforderungen der historischen Ortskerne

» Mit welchen Herausforderungen sind die historischen Wiener Ortskerne in Bezug auf die Bebauungs-, Versorgungs- und Verkehrsinfrastruktur, im Zuge der wachsenden Stadt, konfrontiert? «

Veränderungen im Stadtraum, insbesondere auf Problemstellungen des suburban geprägten Stadtrandes, lassen sich auf Vielzahl von räumlichen Transformationsprozessen zurückführen. Überstülpende Trends stellen in diesem Aspekt der demographische Wandel, der ökonomische Strukturwandel und die Globalisierung dar. Im Rahmen der Stadtentwicklung spielen zudem sozial-räumliche Faktoren wie sich verändernde Haushaltsstrukturen sowie die Entmischung der unterschiedlichen Funktionen von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Versorgung eine wesentliche Rolle. Ein zentraler Aspekt in den wachsenden Siedlungsstrukturen stellt zudem der Faktor der Suburbanisierung dar, welcher dem zuvor genannten Aspekten förderlich ist. Die sich an die Ränder und darüber hinaus in lockere bebaute Siedlungsgebiete verlagernde Stadt verflechtet sich zunehmend mit den bestehenden, zum Teil historischen Siedlungsstrukturen. Durch Funktionstrennung kommt es zum Ausbau von Infrastrukturen, Einzelhandelsagglomerationen abseits der Wohnstandorte sowie einer daraus resultierenden Zunahme des Flächenverbrauchs und einer gesteigerten Mobilität, was zu einer erhöhten Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr führt.

Einen essenziellen Faktor im thematischen Aspekt stellt zudem der Strukturwandel im Einzelhandel dar. Sich ändernde Betriebsgrößen, eine zunehmende Filialisierung, der Konzentration von Einzelhandelsflächen am Stadtrand auf der grünen Wiese, führen zu einem Verlust der Kleinteiligkeit in den historischen Orts- und Stadtzentren. Zudem ist ein geändertes Konsumverhalten festzustellen, die Digitalisierung schreitet voran und der Online-Handel erfährt einen zunehmenden Bedeutungsgewinn. Hierdurch kommt es in Orts- und Stadtzentren zu einem Funktionsverlust dieser. Abwanderung der Betriebe in günstigere und dem Raumbedarf entsprechende Flächen in der Peripherie und leerstehende Erdgeschosslokale im Zentrum sind die Folge. Hierbei spielen oftmals auch ökonomische Faktoren seitens der Betriebe eine entscheidende Rolle in der Standortwahl. Besonders die Errichtung von Fachmarktzentren direkt hinter der Stadtgrenze setzen den übrig geblieben Strukturen in den ehemaligen Ortskernen am Wiener Stadtrand zu. Diese werden zudem oftmals nicht mit der ausreichenden Frequenz genutzt, da dezentrale, mit dem Auto erreichbare, Angebote bevorzugt werden.

Zudem stellt die Abwanderung hoheitlicher Infrastrukturen sowie Versorgungseinrichtungen aus den Ortskernen einen weiteren Faktor des Ortskernsterbens dar. Aufgrund der sinkenden Lebensqualität in diesen Bereichen verliert die Wohnnutzung an Bedeutung. Historische Bauten werden oftmals nicht saniert, wodurch Neubauten Außerhalb an Attraktivität gewinnen. Als Folge wird

oftmals von einem Ortskernsterben gesprochen, wodurch ein dauerhafter Schaden für dieses Gebiet entsteht.

Eine besondere Herausforderung, insbesondere des suburbanen Stadtrands, stellt die autozentrierte Planung dar. Durch die steigende Verkehrsbelastung kommt es zu einer zunehmenden Trennung des Wohnens zum öffentlichen Raum. Begegnungsorte wie Gaststätten oder Vereine dünnen sich aus. Hierdurch verliert dieser an Attraktivität und in weiterer Folge führt dies zu einer sinkenden Frequenz. Die historischen Ortskerne am Wiener Stadtrand stehen durch das starke Bevölkerungswachstum im Umfeld vor der Herausforderung der stetig wachsenden Verkehrsbelastung. Diese führt zu einer hohen Barrierewirkung für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten. In den beengten, durch den MIV dominierten, Ortskernen gibt es zudem einen erhöhten Bedarf an Grünraum- und Freiflächen.

8.2. Zentrale Aspekte rund um die historischen Wiener Ortskerne

» Welche Aspekte spielen rund um die historischen Wiener Ortskerne, im Hinblick der wachsenden Stadt eine zentrale Rolle und inwiefern lassen sich diese in diesem Zusammenhang charakterisieren? «

8.2.1 Identität

Ein zentrales Element in Bezug auf die historischen Wiener Ortskerne am Stadtrand stellt die Identität dar. Diese kann durch verschiedene Aspekte eine Rolle spielen, zum Beispiel Bauliche Elemente, der umgebenden Kulturlandschaft, dem sozial-kulturellem Gefüge oder aus einem Mix aus alle dem. Die Identität kann zudem lokal sehr unterschiedlich ausgeprägt sein. Reine Transiträume stellen weniger identitätsstiftende Bereiche dar als Bedeutungsräume mit einer starken regionalen Identität.

Die Identität eines Ortes kann somit durch bauliche bzw. historische Strukturen, identitätsstiftenden Plätze, Grünräume und Straßenzüge gegeben sein. Essenziell ist hierbei die Verknüpfung und Interpretation, sowie durch die persönliche Bedeutungszumessung. Hierdurch kann eine tiefergehende Verbindung bzw. Zugehörigkeitsgefühl zum Ort geschaffen werden. Somit stellt die Identität eines Ortes nicht die museale Präsentation eines Ortskerns dar, sondern ist abhängig von Wahrnehmung und Interpretation. Die historischen Ortskerne sind im Rahmen der Stadtidentität von großer Bedeutung, laufen aber Gefahr aufgrund der zunehmenden Herausforderungen an Bedeutung zu verlieren. Sie stellen innerhalb des Stadtgefüges räumliche Orientierungs- und Identifikationspunkte dar. Besonders die touristisch aufgeladenen Gebiete stellen oftmals einen hohen Identifikationsfaktor dar. Dies ist am Aspekt der historischen Ortskerne beispielsweise in den klassischen Weinbaugebieten am Stadtrand, wie in Oberlaa, Stammersdorf, gegeben.

Die Ortskerne sind zudem oftmals ein Teil eines großräumigen Identitätsgerüsts, welches sich durch mehrere zusammenhängenden landschaftlichen Aspekte auszeichnet, in der Donaustadt beispielsweise charakterisiert sich das durch das dynamische Stadtgebiet von verschiedenen Funktionen und Räume, in denen die historischen Ortskerne eingebettet sind und als Orientierungspunkte fungieren. Sie stellen Orte mit Geschichte dar und übernehmen diese Funktion für die umliegende Stadtentwicklung. Die Identität der historischen Ortskerne gewinnt zudem an Bedeutung, da neue, angrenzende Stadtteile oftmals keine lokalspezifische Identität aufweisen können. Besonders die

gewachsenen Strukturen, in ihrer spezifischen Gestaltung und Ausformung, zeichnen sich daher gegenüber den umliegenden neuen Strukturen aus.

Bedeutende Denkmäler oder Schauplätze historischer Ereignisse stellen zudem einzelne, in hohem Maße, identitätsstiftende Elemente dar, welche in den historischen Ortskernen oftmals vorhanden sind. Diese Identifikationspunkte sind für die umliegende Bevölkerung von Bedeutung, weil dadurch ein Beziehungsrahmen zwischen neuem und altem Stadtraum hergestellt werden kann. Identität verliert nicht automatisch durch die umliegende Bebauung an Bedeutung, sondern kann besonders durch diese profitieren und in ihrer Bedeutung wachsen. Die Ausprägung dieser ist jedoch oftmals von den handelnden vor Ort Akteur:innen abhängig. Historische Ortskerne mit einer starken Identitätsausprägung sind somit durch stark von der örtlichen Initiative geprägt. Somit stellt auch der sozial-kulturelle Faktor einen wesentlichen Faktor diesbezüglich dar.

8.2.2 Landwirtschaft

Die Landwirtschaft stellt im Rahmen der kulturräumlichen Betrachtung der historischen Ortskerne ein wesentliches identitätsstiftendes Markenzeichen der Stadt dar und spielt auch in Hinblick dieser eine zentrale Rolle im Rahmen der wachsenden Stadt. Landwirtschaftliche Nutzungen in und um die dörflichen Strukturen am Wiener Stadtrand, reichen unter anderem von Wein- und Obstanbau bis Acker- und Gemüsebau und dem wird in diesen Gebieten große Bedeutung zugewiesen. Diese Flächen sind zudem von großer Bedeutung im Zuge der Nahversorgung und Naherholung.

Die zwischenstädtischen Strukturen am Stadtrand, aus gewachsenen Ortschaften, Großwohnsiedlungen, Gewerbegebieten, Stadtentwicklungsflächen und landwirtschaftlichen Nutzungen weisen sowohl städtische als auch ländliche Merkmale auf und sind durch Muster der Durchdringung von Freiräumen und Bebauung gekennzeichnet. Diese Art von Stadtlandschaft ist nicht zwingendermaßen als Nachteilung zu sehen. Diese Art von Kulturlandschaft besticht durch ihre Kleinteiligkeit, Funktionsmischung, ökologische Ausgleichsfunktion, durch ihren Naherholungsfaktor sowie durch die örtliche Nahrungsmittelproduktion. Der Fokus liegt oftmals nicht mehr nur mehr bei der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung am Stadtrand, sondern der Faktor Landwirtschaft wird zunehmend in die Stadt integriert. Besonders im Aspekt globaler Krisen, wie die Klima- und die Coronakrise, gewinnt die unmittelbare lokale Produktion, die Selbstversorgung, sowie auch die durch die landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft als ortsnaher Freiraum an Bedeutung. Besonders im Sinne der Stadt der kurzen Wege spielen auch die kurzen Wege und Frische der Nahrungsmittel eine Rolle. Insbesondere das Prinzip der Vereinigung von Wohnen, Arbeiten, Freiräumen, Versorgung ist in diesem Aspekt, der zusätzlich zum verdichteten Raum, Bedeutung finden kann. Vor diesem Hintergrund stellen die Kombination von Stadtentwicklung und Landwirtschaft, im Sinne einer urbanen Stadtlandwirtschaft, neue Ansätze, insbesondere im Aspekt der Nachhaltigkeit und Resilienz dar.

Im Rahmen der Stadtentwicklung wird dennoch der Fokus klar auf das Prinzip Innenentwicklung vor Außenentwicklung gelegt. In bereits gut erschlossenen Stadtteilen ist daher die Erschließung auch landwirtschaftliche Flächen im Sinne einer nachhaltigen kompakten Stadtentwicklung notwendig, insbesondere um die Gefahr der Zersiedelung entgegenzuwirken. Jedoch stellen landwirtschaftliche Flächen in Wien dennoch auch weiterhin einen großen Bedeutungsfaktor dar und

werden dies auch weiterhin sein. Zudem gewinnen kleinräumige Strukturen, wie Nachbarschaftsgärten oder Selbsterntegärten, besonders am Stadtrand, an Bedeutung. Der Wunsch nach Teilhabe und Selbstversorgung stellt einen wachsenden Trend im Rahmen der städtischen Landwirtschaft dar.

8.3 Potenziale und Grenzen bei der Profilierung der historischen Ortskerne

» Welche Potenziale und Grenzen, insbesondere vor dem Hintergrund raumrelevanter Trends, gibt es bei der Profilierung der historischen Wiener Ortskerne als lokale Zentren und welche Handlungsempfehlungen lassen sich daraus ableiten? «

8.3.1 Grenzen

Grundsätzlich ist klarzustellen, dass die historischen Ortskerne aufgrund ihrer Kleinteiligkeit, baulichen Struktur und Beschaffenheit keine regionalen Zentren darstellen können. Es gibt besonders Einschränkungen in der Raumstruktur. Aufgrund der Tendenz zur Ansiedelung von Betrieben auf leicht und frei verfügbaren im Umfeld, sowie der Bedarf an flächenintensiven Nutzungen, ist man diesbezüglich innerhalb der Ortskerne im Nachteil. Die historischen, baustrukturellen Voraussetzungen, entsprechen zudem nicht mehr den heutigen Anforderungen, wie beispielsweise die fehlende Barrierefreiheit oder die mangelnde Adaptionsmöglichkeit. Des Weiteren schränkt die zunehmende Wohnnutzung in den dörflichen Strukturen die Nutzungsmöglichkeiten ein.

Aufgrund der Passant:innenfrequenz der, im Verhältnis zum kompakten Stadtgefüge, geringen Frequenz innerhalb der ehemaligen Dörfer ist zudem die Nutzung auf Strukturen begrenzt, die auf diese nicht angewiesen sind. Zudem unterscheiden sich die Ortskerne in ihrem Einzugsgebiet, ihrer Größe, Struktur und Qualität, wodurch für die unterschiedlichen Räume auch unterschiedliche Bedingungen gelten. Zudem gibt es seitens der Planung und Politik keinen wesentlichen Handlungsspielraum, um Abwanderung der Betriebe zu verhindern und hier aktiv einzugreifen. Es können lediglich Rahmenbedingungen, wie Attraktive öffentliche Räume, gute Erreichbarkeit, betriebliche Widmungen etc. geschaffen werden,

8.3.2. Potenziale

Die historischen Ortskerne können als kleinräumige Versorgungszentren im Sinne der Nahversorgung zur Verfügung stehen. Besonders die Kleinteiligkeit zeichnet sie aus, da diese in Form des lokalen Grätzls an Bedeutung gewinnt. Der Bedarf an unmittelbaren und fußläufig erreichbaren Versorgungsstrukturen steigt, nicht zuletzt auch im Aspekt der Corona-Krise. Dies betrifft nicht nur Nahversorgung im Sinne von Lebensmitteln, sondern umfasst auch Angebote der Daseinsvorsorge oder kulturelle Angebote. Zudem sind niederschwellige Versorgungsstrukturen krisenresistenter und funktionieren auch abseits des Onlinehandels.

Potenziale ergeben sich zudem aus der umgebenden Stadtentwicklung. Ein verstärktes Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und sozialen Infrastrukturen können mögliche Auswirkungen darstellen und die Ortskerne in ihrer ursprünglichen Funktion stärken. Zudem können die Defizite der umliegenden größeren Zentren als Chance für die kleineren Ortskerne verstanden werden. Hierbei ist ein gewisses Maß an Anpassungsfähigkeit notwendig, jedoch kann durch das Abdecken einer Nische, sowie Schaffung einer gewissen Qualität, ein Alleinstellungsmerkmal für die Umgebung geschaffen

werden. Die historischen Ortskerne sind zudem, besonders für die Umliegende Umgebung, prädestiniert im Aspekt der kurzen Wege und nachhaltiger Mobilitätsformen. Diese sind gut seitens des Umweltverbunds gut erschlossen und stellen meist Knotenpunkte dar. Großes Potenzial liegt hierbei im Rahmen der Verkehrsberuhigung und Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums, zur Bedeutungssteigerung des Ortsbildes. Dies würde es ermöglichen, dass dieser Raum wieder als lokales Zentrum, als Treffpunkt wahrgenommen wird. Insbesondere in diesem Aspekt lassen sich viele Chancen ausmachen. Der sozial-kulturelle Bereich biete viele Nutzungsmöglichkeiten abseits der klassischen Nutzungen, wie die des Einzelhandels. So können Erdgeschosse als Ateliers oder für Vereine genutzt werden, Lesungen durchführen oder der attraktivierte öffentliche Raum mit Kultur- oder Sportveranstaltungen bespielt werden. Besonders die ältere Bevölkerung ist von einem fußläufigen Nahversorgungsangebot und Orte der Begegnung angewiesen.

Abschließend ist zu erwähnen, dass aktuelle Trends, wie Regionalisierung, Ökologisierung, sowie Herausforderungen wie die Klima- oder Coronakrise, Potenziale darstellen können. Der Aspekt der Resilienz gewinnt die ortsnahe Versorgung, insbesondere auch mit landwirtschaftlichen Produkten aus lokaler Produktion, im Sinne der Versorgungssicherheit an Bedeutung. Kurze Wege, qualitätsvolle und regionale Wertschöpfungsketten sind hierbei ein essenzieller Punkt. Die Ortskerne bieten diese Möglichkeit aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzungen in den Ortschaften und in deren Umfeld. Die Positionierung der historischen Ortskerne in diesem Bereich kann sowohl im Rahmen der Identität, der ortsnahe Versorgung, als auch unter Beachtung der aktuellen globalen Megatrends eine sinnvolle und zukunftsweisende Maßnahme darstellen.

8.4 SWOT-Analyse

Auch wenn die historischen Ortskerne am Stadtrand, insbesondere jene, welche im Fokus der Untersuchung gestanden sind, stellen keine homogene Struktur dar. Auch wenn sie geeint sind durch ähnliche Herausforderungen und Problemstellungen, die umgebende Stadtentwicklung, eine ländlich geprägte Kulturlandschaft und ein gewisses Maß an Identität, so unterscheiden sie sich gleichzeitig bezüglich ihrer Ausformung, ihrer lokalen Bedeutung und ihrer Identität (vgl. Kapitel 6 und 7).

In diesem Zusammenhang ist auch die nachfolgende SWOT-Analyse zu betrachten. So stellt beispielsweise die Verkehrsbelastung in den Ortskernen Aspern und Hirschstetten eine größere dar, da der Durchzugsverkehr nicht wie in Oberlaa und Rothneusiedl nur quert, sondern entlang des gesamten Straßendorfes verläuft. Ebenso klar ist, dass die größeren (sowohl in der Fläche als auch in Bezug auf die Bevölkerung) dörflichen Strukturen, konkret Oberlaa und insbesondere Aspern, eine größere Bedeutung als lokales Zentrum aufweisen, als die kleineren. Zudem spielt die Lage innerhalb der Stadt bzw. des Bezirks keine unwesentliche, denn davon ist die Erreichbarkeit aus dem Umfeld sowie die Bedeutung der Ortskerne für dieses abhängig.

Die folgende SWOT-Analyse gibt einen Überblick aus den erlangten Erkenntnissen in Bezug auf die im Rahmen der Arbeit bearbeiteten Untersuchungsgebiete. Hierbei werden sowohl die Ergebnisse aus der empirischen Vorstudie (Begehungen, Erhebungen & Analysen) sowie aus den Erkenntnissen der durchgeführten Interviews berücksichtigt.

Stärken

- Orte der Identitätsstiftung
 - Historische Identität
 - Soziale Identität
 - Kulturlandschaftliche, landw. Identität
- Orientierungspunkte im Stadtgefüge
- Bauliche Struktur/Differenzierbarkeit im Raum
- Baulicher Charakter, Stadtbild
- Kleinteiligkeit
- Ausgeprägte Individualität
- Orte der kurzen Wege
- Ortsnahe, hochqualitative Grünräume
- Zentrale, verkehrsgünstige Lage*
- Stadtlandwirtschaft

Chancen

- Orte der Begegnung (soziale, kulturelle Treffpunkte)
- Lokale, kleinräumige Versorgungszentren
- Potenzielle hohe Nutzungsvielfalt
- Bedeutungsgewinn durch Revitalisierung
- Attraktivitätssteigerung durch Verkehrsberuhigung
- Stadtentwicklung als Chance - Positionierung
- Schwächen großer Zentren nutzen - Marktnischen
- Individualität als identitätsstiftenden Faktor nutzen
- Transitraum als Begegnungsraum verstehen und nutzen
- Neuinterpretation des Ortskerns
- Urbane Landwirtschaft als starke lokale Identität
- Vorhandene bauliche Potenzialstrukturen nutzen

Schwächen

- Sehr hohe Belastung durch den MIV*
- Barrierewirkung durch den MIV für den NMIV*
- Dominanz des MIV im öffentlichen Raum
- Geringe Aufenthaltsqualität
- Geringe Bedeutung als lokale Zentren⁺
- Geringe Bedeutung als Begegnungsort (sozial, instit.)
- Fehlende Multifunktionalität
- Bauliche Struktur/Betriebsansiedlung
- Geringe Investitionsbereitschaft (Sanierungen)
- Fehlende Barrierefreiheit
- Überalterung der Bevölkerung
- Geringe Flächenkapazitäten, wenig Planungsspielraum

Risiken

- Zunehmender Bedeutungsverlust als Zentrum
- Zunehmender Funktionsverlust
- Zunehmende Funktionstrennung
- Verlust der Identität (historisch, sozial, kulturlandschaftl.)
- Überformung des „Historischen“
- Steigender MIV aufgrund der Stadtentwicklung
- Mangelnde Verknüpfung zu neuen Zentren/Gebieten
- Verlust der lokalen landwirtschaftl. Versorgungsqualität
- Verlust von ortsnahe Natur- und Freiräumen
- Mangelnde Resilienz durch den Flächenverlust

* besonders Aspern & Hirschstetten
+ besonders Aspern & Oberlaa

Abbildung 42: SWOT-Analyse, eigene Darstellung

8.5 Handlungsempfehlungen

Anschließend werden Handlungsempfehlungen, nach thematischen Bezügen in unterschiedliche Handlungsfelder gegliedert, formuliert. Diese richten sich besonders an behördlichen Stellen mit Planungsverantwortung. Zudem sollen diese eine Orientierungshilfe für die lokalen Stakeholder aus Politik und Zivilgesellschaft darstellen. Die folgenden Handlungsempfehlungen beziehen sich dabei auf die untersuchten Gebiete (Aspern, Hirschstetten, Oberlaa, Rothneusiedl), können jedoch durchaus auch auf andere, vergleichbare Räume (z.B.: Stammersdorf) angewendet werden, sofern diese u.a. im Rahmen der Stadtentwicklung vor potenziell ähnlichen Herausforderungen stehen.

8.5.1 Handlungsfeld „Öffentlicher Raum & Mobilität“

Reduktion des MIV

Die Reduktion des MIV innerhalb der historischen Ortskerne, insbesondere in den Straßendörfern entlang der Einfallstraßen (Aspern & Hirschstetten) ist von wesentlicher Bedeutung. Ein Großteil des vorhandenen Potenzials zur Weiterentwicklung der dörflichen Strukturen am Stadtrand, ist von der Verkehrsberuhigung abhängig.

Attraktivierung des öffentlichen Raums

Der öffentliche Raum muss eine massive Attraktivitätssteigerung erfahren, da die untersuchten Räume kaum bis gar keine Aufenthaltsqualitäten besitzen. Es bedarf hier ein Bündel aus Maßnahmen, um eine angemessene Qualitätssteigerung zu erreichen. Essenziell sind hierbei Bepflanzungen, Verweilmöglichkeiten, barrierefreie Wege und die Schaffung von Treffpunkten. Der Rückbau von Flächen des MIV ist hierbei zwingend notwendig.

Vernetzung mit dem Umland

Durch die Schaffung kompakterer Siedlungsstrukturen und neuer Zentren im Umfeld der Ortskerne ist es umso mehr notwendig, diese unmittelbar (!) mit den historischen Ortszentren im Sinne nachhaltiger Mobilität (Umweltverbund) zu verknüpfen. Dies ist entscheidend, um Bedeutungs- oder Funktionsverluste der Ortskerne aufgrund der Stadtentwicklung auszugleichen.

8.5.2 Handlungsfeld „Identität“

Individualität

Die individuellen Identitätsmerkmale der historischen Ortskerne gilt es zu erkennen und zu fördern. Besonders durch eine stark lokal geprägte Identität besteht für die ehemaligen Dörfer die Chance sich im Zuge der Stadtentwicklung zu profilieren.

Neue Identität

Die Verbindung von Altem und Neuem muss als Ziel angesehen werden, denn das Verweilen in alten Strukturen stellt keine zukunftssträchtige Entwicklung dar. Eine qualitätvolle Verknüpfung kann somit eine neue, einzigartige Identität schaffen.

Stärkung lokaler Initiativen

Zur Stärkung der Faktoren Nachbarschaft und Gemeinschaft muss die Förderung von Kultur sowie lokalen Initiativen und Netzwerken forciert werden. Dies kann zu einer stärkeren Bindung des gesamten Umfelds (Ortskerne & Stadtentwicklung) führen.

8.5.3 Handlungsfeld „Versorgung“

Marktnischen entdecken

Es gilt die Schwächen der umgebenden Stadtentwicklung, insbesondere der Zentren, im Aspekt der Versorgung zu erkennen. Diese können potenzielle Marktnischen, welche in den historischen Ortskernen etabliert werden können.

Versorgung neu denken

Versorgungsfunktionen, die über die unmittelbare Nahversorgung des täglichen Bedarfs hinausgehen gestalten sich zunehmend als schwierig. In diesem Zusammenhang ist eine neue Denkweise von Versorgung, im Sinne der kulturell-sozialen Versorgung, gefragt. Besonders die historischen Ortskerne eignen sich dazu, regionalen Zentren in diesem Aspekt darzustellen. Vorhandene Potenziale (z.B.: Amthaus Aspern) gilt es zu nutzen.

Stadtlandwirtschaft als Qualität schätzen

Die landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft ist nicht nur ein starkes Identifikationsmerkmal der historischen Ortskerne am Stadtrand, sondern stellt auch in Hinblick auf Versorgung ein wesentliches Charakteristikum dar. Die unmittelbare lokale Versorgung mit Lebensmitteln über kurze Wege schafft eine unschätzbare Qualität innerhalb der Stadt. Besonders im Aspekt der Klimakrise muss der landwirtschaftliche Flächenverlust so weit wie möglich begrenzt werden. Es gilt, im Rahmen der Stadtentwicklung neue Konzepte urbaner Landwirtschaft zu erarbeiten.

9 Conclusio

Die historischen Ortskerne am Stadtrand stehen durch eine Vielzahl von Transformationsprozessen vor großen Herausforderungen. Strukturelle Umformungen im Stadtraum prägen sie ebenso wie globale Veränderungen. Dabei stellen ebendiese Ortskerne keine homogene Einheit dar, sondern unterscheiden sich bei allen Gemeinsamkeiten jedoch hinsichtlich ihrer Ausformung und ihrer lokalen Bedeutung und Identität. Eine Reihe von Transformationsprozessen trägt zu Veränderungen im Stadtraum bei. Sozial-räumliche Faktoren, wie die Veränderung von Haushaltsstrukturen, stellen dabei einen wesentlichen Faktor dar. Insbesondere die Funktionstrennung von Bereichen wie Wohnen, Arbeiten und Versorgung führen im Zusammenspiel mit dem vorherrschenden Strukturwandel weitreichende Auswirkungen herbei, welche zum Verlust der Kleinteiligkeit in Orts- und Stadtkernen führen. Die daraus resultierende sinkende Lebensqualität trägt wiederum dazu bei, dass die Wohnnutzung in den zentralen Bereichen an Bedeutung verliert, während Neubauten außerhalb einen Attraktivitätszugewinn verzeichnen.

Entwicklungsstrategien und Konzepte der Stadt Wien spielen im thematischen Zusammenhang, sowie in Bezug auf die Untersuchungsgebiete am Wiener Stadtrand, eine fundamentale Rolle. Den historischen Ortskernen am Rande von Wien kommt in diesen aber oftmals ein keineswegs angemessen weitreichendes Augenmerk zu.

Im Rahmen der vorliegenden Forschungsarbeit konnten mit Identität und Landwirtschaft zentrale Aspekte der historischen Ortskerne erkenntlich gemacht und analysiert werden. Bezüglich des Aspekts Identität zeigt sich, dass diese eine der Hauptfunktionen darstellt, die historische Ortskerne am Stadtrand aufweisen, wobei ebendiese Identität lokal sehr unterschiedlich ausgeprägt sein kann und durch bauliche bzw. historische Strukturen, identitätsstiftende Plätze, Grünräume und Straßenzüge sowie durch die sozial-kulturelle Struktur bestimmt wird. Diesbezüglich ließen sich auch Gefahren in Richtung einer abnehmenden Bedeutung und dem damit einhergehenden Identitätsverlust der Ortskerne aufzeigen.

Bezüglich des Aspekts Landwirtschaft zeigte sich, dass dieser Bereich ebenfalls fundamental zur Identitätsstiftung beiträgt. Landwirtschaftliche Nutzung in und um die dörflichen Strukturen am Wiener Stadtrand ist geprägt von Vielfältigkeit und reicht von Wein- und Obstanbau bis hin zu Acker- und Gemüseanbau. Damit leistet dieser Faktor einen wesentlichen Beitrag im Sinne der Nahversorgung und -erholung. Als aktueller Trend konnte vor allem der Wunsch nach Teilhabe und Selbstversorgung identifiziert werden, auf den es u.a. aus stadtplanerischer Sicht zu reagieren gilt.

Im Weiteren konnten Grenzen der historischen Ortskerne aufgezeigt werden, die sich besonders in Bezug auf Einschränkungen in der Raumstruktur zeigen. Der Bedarf an flächenintensiven Nutzungen innerhalb der Ortskerne ist begrenzt, die baustrukturellen Voraussetzungen entsprechen zudem nicht den gegenwärtigen Anforderungen, wie beispielsweise Barrierefreiheit oder betrieblich notwendigen Adaptionsmöglichkeiten. Die abnehmende Multifunktionalität setzt den dörflichen Strukturen Grenzen, insbesondere in Hinblick auf deren Nutzungsmöglichkeiten. Nichtsdestotrotz zeigte sich auch ein Vorhandensein von Potenzialen, die historische Ortskerne in sich bergen. Als solche konnten unter anderem das Potenzial als kleinräumige Versorgungszentren im Sinne der Nahversorgung und die damit in Zusammenhang stehende Kleinteiligkeit herausgearbeitet werden.

Auch aus der Ortskerne umgebende Stadtentwicklung ergeben sich Potenziale, wie ein zunehmendes Angebot an Einkaufsmöglichkeiten und sozialen Infrastrukturen. Ortskerne können gerade in diesem Bereich als Anbieter von Nischenprodukten und -dienstleistungen eine erfolgreiche Ergänzung darstellen. Auch in Hinblick auf kurze Wege und nachhaltige Mobilitätsformen sind Ortskerne durchaus prädestiniert. Gerade auch die aktuelle Coronakrise hat dazu beigetragen, dass die ortsnahe Versorgung wieder an Bedeutung gewonnen hat, wodurch sich zusätzliche Chancen ergeben.

Anschließend an diese Erhebungen konnten diverse Handlungsempfehlungen formuliert werden. Diese umfassen ein breites Spektrum an Handlungsspielräumen wie die Reduktion des MIV, die Attraktivierung des öffentlichen Raums, die Vernetzung mit dem Umland, Individualität, neue Identität, Stärkung lokaler Initiativen, das Entdecken von Marktnischen, das Neudenken von Versorgung und die Wertschätzung von Stadtlandwirtschaft als Qualität.

Abschließend lässt sich somit festhalten, dass die historischen Ortskerne zwar vor vielen Herausforderungen stehen, die es zu bewältigen gibt, gerade diese Bewältigung aber auch mit einer Vielzahl von Chancen verbunden ist, die bei erfolgreicher Umsetzung dazu beitragen können, das Alte mit dem Neuen zu verbinden und damit sowohl Mensch als auch Umwelt gerecht zu werden.

Quellenverzeichnis

Literatur

- Blatter, J.; Langer, P. C.; Wagemann, C. (2018): Qualitative Methoden in der Politikwissenschaft. Eine Einführung. Wiesbaden: Springer VS (Grundwissen Politik).
- Bretschneider, B. (2008): Win Wi[e]n: Blockentwicklung Erdgeschosszone. Wien.
- Breuste, J.; Pauleit, S.; Haase, D.; Sauerwein, M. (2016a): Wie verwundbar sind Stadtökosysteme und wie kann mit ihnen urbane Resilienz entwickelt werden? In: Jürgen Breuste, Stephan Pauleit, Dagmar Haase und Martin Sauerwein [Hrsg.]: Stadtökosysteme. Funktion, Management und Entwicklung. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, S. 166–205.
- Breuste, J.; Pauleit, S.; Sauerwein, M. (2016b): Urbanisierung und ihre Herausforderungen für die ökologische Stadtentwicklung. In: Jürgen Breuste, Stephan Pauleit, Dagmar Haase und Martin Sauerwein [Hrsg.]: Stadtökosysteme. Funktion, Management und Entwicklung. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, S. 1–30.
- Brunner, F.; Drage, T. (2016): Nachhaltigkeit in der Stadt – von Herausforderungen, Partizipation und integrativen Konzepten. In: Friedrich M. Zimmermann [Hrsg.]: Nachhaltigkeit wofür? Von Chancen und Herausforderungen für eine nachhaltige Zukunft. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, S. 113–146.
- Dallhammer, E.; Schremmer, C. (2020): Auf dem Weg aus der „neuen Normalität“ in die Zukunft: Eine Krise und ihre Folgen für Regionen und Zentren. In: Amt der NÖ Landesregierung [Hrsg.]: Polyzentralität: räumliche Konzepte unter neuen Aspekten. 3/2020. St. Pölten (Raumdialog), S. 10–11.
- Denzer, V.; Weißner, R. (2019): Einführung in die Humangeographie. Braunschweig: Westermann (Das Geographische Seminar).
- Eder, J.; Gruber, E.; Görgl, P.; Hemetsberger, M. (2018): Wie Wien wächst: Monitoring aktueller Trends hinsichtlich Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung in der Stadtregion Wien. In: *Raumforschung und Raumordnung* 76 (4), S. 327–343. DOI: 10.1007/s13147-018-0546-z.
- Fekkak, M.; Lucas, R.; Schinkel, J.; von Winterfeld, U. (2016): "Resiliente Stadt - Zukunftsstadt". Forschungsgutachten. o.O.
- Fiedler, J. (2014): Haus und Straße. In: D Zoller [Hrsg.]: Herausforderung Erdgeschoss, Ground floor interface. Berlin, S. 250–257.
- Funk, M.; Markert, P. (2008): Leerstandsmanagement für den Einzelhandel. Aufgabe einer aktiven und marktorientierten kommunalen Wirtschaftsförderungspolitik. 3. Teil der Standort-Serie: „Innovative Ansätze beim Leerstandsmanagement und der Revitalisierung von Brachen“. In: Standort – Zeitschrift für Angewandte Geographie (32), S. 120–125.
- Gaebe, W. (2004): Urbane Räume. Stuttgart: Ulmer (UTB Geographie, 2511).
- Grove, A.; Lamker, C. (2012): Polyzentrale Stadtregion – die Region als planerischer Handlungsraum. In: Anna Grove, Katharina Heider, Christian Lamker, Sandra Paßlick und Thomas Terfrüchte [Hrsg.]: Polyzentrale Stadtregionen – Die Region als planerischer Handlungsraum. Hannover.

Güles, A.; Strum, G. (2014): Die kleinräumige Struktur sozialräumlicher Individualisierung in deutschen Großstädten. In: Peter A. Berger, Carsten Keller, Andreas Klärner und Rainer Neef [Hrsg.]: Urbane Ungleichheiten. Neue Entwicklungen zwischen Zentrum und Peripherie. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 65–87.

Hameter, J.; Paul, V. (2017): Nachverdichtung in historischen Ortskernen unter dem Aspekt des Ortsbildschutzes. Studie. Unter Mitarbeit von Lisa Kreuzer. Bad Vöslau.

Heider, K.; Paßlick, S.; Terfrüchte, T. (2012): Polyzentrale_Stadtregion_–_die_Region_als_planerischer_Handlungsraum-Growe. In: Anna Growe, Katharina Heider, Christian Lamker, Sandra Paßlick und Thomas Terfrüchte [Hrsg.]: Polyzentrale Stadtregionen – Die Region als planerischer Handlungsraum. Hannover, S. 255–271.

Heineberg, H. (2017): Stadtgeographie. Unter Mitarbeit von Frauke Kraas und Christian Krajewski. 5., überarbeitete Auflage. Paderborn: Ferdinand Schöningh (Grundriss Allgemeine Geographie, 2166).

Helfferrich, C. (2009): Die Qualität qualitativer Daten. Manual für die Durchführung qualitativer Interviews. 3., überarb. Aufl. Wiesbaden: VS Verl. für Sozialwiss (Lehrbuch). Online verfügbar unter http://deposit.d-nb.de/cgi-bin/dokserv?id=3000242&prov=M&dok_var=1&dok_ext=htm.

Hlava, P. (2017): Zentren - Versorgungsknoten in einer Stadt der kurzen Wege. In: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) [Hrsg.]: Gutes Leben für alle braucht eine andere Globalisierung. Herausforderungen und Gestaltungsräume für Städte und Regionen. Wien: Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Werkstattbericht, 173), S. 61–63.

Humborg, C. (2017): „Kraut und Rüben“ – ein Werkbericht vom Rande der Stadt. In: Susanne Kost und Christina Kölking [Hrsg.]: Transitorische Stadtlandschaften. Welche Landwirtschaft braucht die Stadt? Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 159–177.

Humer, A.; Kaucic, J. (2020): (Poly)zentrale Orte: Ein krisenfestes Konzept der Raumordnung neu gedacht. In: Amt der NÖ Landesregierung [Hrsg.]: Polyzentralität: räumliche Konzepte unter neuen Aspekten. 3/2020. St. Pölten (Raumdialog), S. 12–13.

Jessen, J. (2021): Städtebauliche Leitbilder - Entwicklungstendenzen. In: Dirk Vallée, Barbara Engel und Walter Vogt [Hrsg.]: Stadtverkehrsplanung Band 1. Grundlagen, Ziele und Perspektiven. Berlin, Heidelberg: Springer Berlin Heidelberg, S. 93–118.

Koch, M. (2017): Möglichkeiten und Grenzen der Freiraumsicherung in urbanen Wachstumsräumen. In: Susanne Kost und Christina Kölking [Hrsg.]: Transitorische Stadtlandschaften. Welche Landwirtschaft braucht die Stadt? Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 27-40.

Kosack, L.: Die Essbare Stadt Andernach. Urbane Landwirtschaft im öffentlichen Raum. In: Angewandte Geographie, Bd. 40, S. 138–144.

Kost, S.; Kölking, C. (2017): Welche Landwirtschaft braucht die Stadt? Aspekte der Entwicklung einer sozial-ökologischen Stadtlandschaft. In: Susanne Kost und Christina Kölking [Hrsg.]: Transitorische Stadtlandschaften. Welche Landwirtschaft braucht die Stadt? Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 197–208.

Kühn, M. (2016): Peripherisierung und Stadt. Städtische Planungspolitiken gegen den Abstieg. Bielefeld: Transcript.

Landesstatistik Wien (MA23) (2020): Die Donaustadt in Zahlen 2020. 22. Bezirk. Wien.

- Madner, V.; Grob, L.-M. (2019): Potentiale der Raumplanung für eine klimafreundliche Mobilität. In: Isabell Doll, Valerie Purth, Marie Sagmeister und Nikolaus Wieser [Hrsg.]: Verkehr(t). Klima, Luft und Mobilität: Verlag Österreich (Juridikum, 4/2019), S. 521–532.
- Mayring, P. (2016): Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken. 6., überarbeitete Auflage. Weinheim, Basel: Beltz (Pädagogik).
- Meier Kruker, V.; Rauh, J. (2016): Arbeitsmethoden der Humangeographie. Sonderausgabe. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft (Geowissen kompakt).
- Ministerium für Ernährung und Ländlichen Raum [Hrsg.] (2012): MELAP 2003-2008, Modellprojekt Eindämmung des Landschaftsverbrauchs durch Aktivierung des innerörtlichen Potenzials. Stuttgart.
- Motzkus, A. H. (2001): Verkehrsmobilität und Siedlungsstrukturen im Kontext einer nachhaltigen Raumentwicklung von Metropolregionen. In: *Raumforschung und Raumordnung* 59 (2-3), S. 192–204. DOI: 10.1007/BF03184354.
- NÖ.Regional.GmbH [Hrsg.] (2017): Zentrumsentwicklung.
- Novy, A.; Stude, B. (2017): Nahversorgung für alle in der Donaustadt. In: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) [Hrsg.]: Gutes Leben für alle braucht eine andere Globalisierung. Herausforderungen und Gestaltungsräume für Städte und Regionen. Wien: Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Werkstattbericht, 173), S. 56–58.
- Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) [Hrsg.] (2011): Österreichisches Raumentwicklungskonzept - ÖREK 2011. Wien.
- Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) [Hrsg.] (2017): ÖROK-Empfehlung Nr. 55: „Für eine Stadtregionspolitik in Österreich. Ausgangslage, Empfehlungen & Beispiele. Wien.
- Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) [Hrsg.] (2019a): Fachempfehlungen zur Stärkung von Orts- und Stadtkernen in Österreich. Rahmen, Empfehlungen & Beispiele. Wien.
- Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) [Hrsg.] (2019b): Stärkung von Orts- und Stadtkernen in Österreich - Materialband. Wien (Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), 205).
- Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) (2021): Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2030. Raum für Wandel. Entwurf, Version 4. Wien.
- Pracherstorfer, W. (2020): Regionale Zentren und Daseinsvorsorge: Überlegungen der Raumplanung in der Pandemie. In: Amt der NÖ Landesregierung [Hrsg.]: Polyzentralität: räumliche Konzepte unter neuen Aspekten. 3/2020. St. Pölten (Raumdialog), S. 4–5.
- Prey, G. (2008): Von Stadtmarketing, BIDs und ISGs: Neue Governance-Formen in der Quartiersökonomie. In: O Schnur, D Gebhardt und M Drilling [Hrsg.]: Quartiersforschung. Zwischen Theorie und Praxis. Wiesbaden.
- Ritt, T. (2017): Gutes Leben für alle braucht Nahversorgung für alle. In: Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) [Hrsg.]: Gutes Leben für alle braucht eine andere Globalisierung. Herausforderungen und Gestaltungsräume für Städte und Regionen. Wien: Stadtentwicklung Wien Magistratsabteilung 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Werkstattbericht, 173), S. 66–68.
- Siebel, W. (2012): Die europäische Stadt. In: Frank Eckardt [Hrsg.]: Handbuch Stadtsoziologie. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 201–202.

Sieverts, T. (1999): Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. 3rd ed. Basel: De Gruyter (Bauwelt Fundamente). Online verfügbar unter <http://gbv.eblib.com/patron/FullRecord.aspx?p=1020398>.

Specht, K.; Siebert, R. (2017): Stadtentwicklung, Handlungsfelder und Akteure. In: Susanne Kost und Christina Kölking [Hrsg.]: Transitorische Stadtlandschaften. Welche Landwirtschaft braucht die Stadt? Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 95-.

Spellerberg, A. (2014): Was unterscheidet städtische und ländliche Lebensstile? In: Peter A. Berger, Carsten Keller, Andreas Klärner und Rainer Neef [Hrsg.]: Urbane Ungleichheiten. Neue Entwicklungen zwischen Zentrum und Peripherie. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, 199-.

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA 18) [Hrsg.] (2015a): STEP 2025 Fachkonzept. Grün- und Freiraum. Wien: Magistrat der Stadt Wien Magistratsabt. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Werkstattbericht, 144).

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) [Hrsg.] (Wien): STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien. 2014.

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) [Hrsg.] (2010): STEP 05 - Stadtentwicklungsplan 2005. Wien.

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) [Hrsg.] (2012): Raum erfassen. Überblick und Wegweiser zu Funktions- und Sozialraumanalysen für den öffentlichen Raum. Wien: Magistratsabt. 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung (Werkstattbericht, 128).

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) [Hrsg.] (2014): Smart City Wien. Rahmenstrategie. Wien: Magistrat der Stadt Wien.

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) (2015b): Mitten im Ort - Chancen für die Ortskerne der Donaustadt. Wien.

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) [Hrsg.] (2015c): STEP 2025 Fachkonzept. Mobilität. Wien: Stadtentwicklung Wien Magistratsabt. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung (Werkstattbericht, 145).

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) [Hrsg.] (2016): Wien: polyzentral. Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens. Wien (Werkstattbericht, 158).

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) [Hrsg.] (2018): STEP 2025 Fachkonzept. Öffentlicher Raum. Wien (Werkstattbericht, 175).

Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 (MA18) [Hrsg.] (2020): STEP 2025 Fachkonzept. Mittelpunkte des städtischen Lebens - polyzentrales Wien. Wien (Werkstattbericht, 185).

Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 (MA21) [Hrsg.] (2013): Wo willst du hin, meine Donaustadt? Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt. Wien.

Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 (MA21) [Hrsg.] (2020): Willst du mein Favoriten sein? Projektzeitung Südraum Favoriten. Eine Einladung sich zu informieren und zu vertiefen. Wien.

Stadt wien, Magistratsabteilung 58 (MA58) [Hrsg.] (2014): Agrarstruktureller Entwicklungsplan für Wien 2014 (AgSTEP 2014). Abschlussbericht des Arbeitskreises.

Stöglehner, G. [Hrsg.] (2019): Grundlagen der Raumplanung 1. Theorien, Methoden, Instrumente. Wien: Facultas.

Suitner, J.; Krisch, A.; Pühringer, F. (2018): Transform Danubien. Eine urbane Metamorphologie der Wiener Stadtplanung anhand der Entwicklungsdynamik Wiens links der Donau. Abschlussbericht. o.O.

Vincenzotti, V. (2011): Der »Zwischenstadt«-Diskurs. Eine Analyse zwischen Wildnis, Kulturlandschaft und Stadt. Bielefeld, Berlin: Transcript; De Gruyter (Urban Studies).

Vincenzotti, V. (2017): Thomas Sieverts: Zwischenstadt. In: Frank Eckardt [Hrsg.]: Schlüsselwerke der Stadtforschung. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 127–143.

Voglmann, K. (2012): Neue Kerne in metropolitanen Räumen – Polyzentrische Strukturen und Funktionen im Metropolraum Rhein-Ruhr. In: Anna Growe, Katharina Heider, Christian Lamker, Sandra Paßlick und Thomas Terfrüchte [Hrsg.]: Polyzentrale Stadtregionen – Die Region als planerischer Handlungsraum. Hannover.

Von Der Haide, E. (2014): Die neuen Gartenstädte. Urbane Gärten, Gemeinschaftsgärten und Urban Gardening in Stadt- und Freiraumplanung. Internationale Best Practice Beispiele für kommunale Strategien im Umgang mit Urbanen Gärten.

Wiegandt, C.-C.; Osterhage, F.; Haunstein, S. (2015): Polyzentralität in Deutschland – Eine vergleichende Untersuchung für drei Stadtregionen. In: *Raumforschung und Raumordnung* 73 (3), S. 167–183. DOI: 10.1007/s13147-015-0342-y.

Internetdokumente

Dettling, D. (2020): Nach Corona: Die Zukunft von Stadt und Land. Hrsg. v. Österreichischer Gemeindebund. Österreichischer Gemeindebund. Online verfügbar unter https://gemeindebund.at/website2020/wp-content/uploads/2020/11/beitrag-dr-dettling_zb2020.pdf, zuletzt geprüft am 20.06.2021.

Ernährungsrat Wien (2020): Positionspapier Stadt-Landwirtschaft und Raumplanung. Hrsg. v. Ernährungsrat Wien. o.O. Online verfügbar unter https://gugumuck.com/Positionspapier%20Stadt-Landwirtschaft%20und%20Raumplanung_2020-01.pdf, zuletzt geprüft am 20.06.2021.

Stadt Wien (o.J.): Stadtteil-Entwicklungskonzept - Zielgebiet Südraum Favoriten. Hrsg. v. Stadt Wien. Online verfügbar unter <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/suedraum-favoriten/stadtteil-entwicklungskonzept.html>, zuletzt geprüft am 08.06.2021.

Zeitungsartikel

Gerstl, S.; Knabl, J., Wiener Zeitung (2020): Oberlaa, Unterlaa und Tralalaa. In: *Wiener Zeitung*, 29.08.2020. Online verfügbar unter <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/wien-politik/2073162-Oberlaa-Unterlaa-und-Tralalaa.html>, zuletzt geprüft am 23.05.2021.

Heidegger, G., orf.at (2021): Die Sterne über Aspern und Alterlaa. Verklärter Stadtrand. In: *orf.at*, 03.07.2021. Online verfügbar unter <https://orf.at/stories/3219143/>, zuletzt geprüft am 06.07.2021.

Ichner, B., Kurier (2020): Ein Dorf will keine Stadt werden. Favoriten. Um die Verbauung Oberlaas abzuwenden, appellieren die Anrainer an alle Parteien. In: *Kurier*, 16.09.2020, zuletzt geprüft am 23.05.2021.

Lang, M., orf.at (2021): U-Bahn als Motor für Veränderung. In: *orf.at*, 10.05.2021. Online verfügbar unter <https://wien.orf.at/stories/3102347>, zuletzt geprüft am 06.07.2021.

o.A., orf.at (2021): Aspern: „Der Ortskern stirbt aus“. In: *orf.at*, 19.04.2021. Online verfügbar unter <https://wien.orf.at/stories/3099821>, zuletzt geprüft am 23.05.2021.

Pechtl, S., Falter (2021): Ortskernschmelze: Dorfsterben mitten in der Stadt. In: *Der Falter*, 04.06.2021, zuletzt geprüft am 04.06.2021.

Putschögl, M., Der Standard (2019): Donaustadt: Boom-Town mit Öffi-Lücken. In: *Der Standard*, 10.05.2019. Online verfügbar unter <https://www.derstandard.at/story/2000102847204/donaustadt-boom-town-mit-oeffi-luecken>, zuletzt geprüft am 23.05.2021.

Schaur-Wünsch, T., Die Presse (2021): Wo Stadt und Land sich treffen. In: *Die Presse*, 19.06.2021, zuletzt geprüft am 06.07.2021.

Vasari, B., Wiener Zeitung (01.04.20217): Bei den vergessenen "Trotteln aus Transdanubien". In: *Wiener Zeitung*, 01.04.20217. Online verfügbar unter <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/chronik/wien-chronik/883099-Bei-den-vergessenen-Trotteln-aus-Transdanubien.html>, zuletzt geprüft am 06.07.2021.

Wächter, O., Kurier (2019): Oberlaa - ein Stadtgebiet im Wandel. In: *Kurier*, 14.10.2019. Online verfügbar unter <https://kurier.at/wirtschaft/immobiz/oberlaa-ein-stadtgebiet-im-wandel/400646009>, zuletzt geprüft am 23.05.2021.

Vorträge

Cserny, A. (2021): Willst du mein Favoriten sein? Online-Werkschau. SEK Stadtentwicklungskonzept für den Südraum Favoriten. Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 (MA21). Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 (MA21). Online, 22.02.2021.

Steger, B. (2021): Willst du mein Favoriten sein? Online-Werkschau. SEK Stadtentwicklungskonzept für den Südraum Favoriten. Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 (MA21). Stadt Wien, Magistratsabteilung 21 (MA21). Online, 22.02.2021.

Videodokumente

Nevrivy, E. (2020a): 73. Donaustadt LiveTalk. Donaustadt LiveTalk. Youtube. Online verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=YteQi0sBs0c&t=1828s>, zuletzt geprüft am 28.06.2021.

Nevrivy, E. (2020b): 74. Donaustadt LiveTalk. Donaustadt LiveTalk. Youtube. Online verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=hzMF38Oj1gw&t=583s>, zuletzt geprüft am 28.06.2021.

Nevrivy, E. (2021a): 75. Donaustadt LiveTalk. Donaustadt LiveTalk. Youtube. Online verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=5Bgsw9gz9OQ&t=516s>, zuletzt geprüft am 28.06.2021.

Nevrivy, E. (2021b): 77. Donaustadt LiveTalk. Donaustadt LiveTalk. Youtube. Online verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=nbt0XRhfW84>, zuletzt geprüft am 28.06.2021.

Nevrivy, E. (2021c): 81. Donaustadt LiveTalk. Donaustadt LiveTalk. Youtube. Online verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=b7e0BHLZMpY&t=1568s>, zuletzt geprüft am 28.06.2021.

Nevrivy, E. (2021d): 82. Donaustadt LiveTalk. Donaustadt LiveTalk. Youtube. Online verfügbar unter https://www.youtube.com/watch?v=OO_jdjpIkPY&t=228s, zuletzt geprüft am 28.06.2021.

Nevrivy, E. (2021e): 84. Donaustadt LiveTalk "Impfstoffwahl" mit Ernst Nevriy. Donaustadt LiveTalk. Youtube. Online verfügbar unter <https://www.youtube.com/watch?v=orPOHCsprP8>, zuletzt geprüft am 28.06.2021.

Interviews

Fleischmann, Philipp; Tanczos, Sonja (06.07.2021). Schriftlich.
Friedl, Josef; Eilen, Carina (15.06.2021). Amtshaus Aspern. Persönlich.
Gugumuck, Andreas (14.06.2021). Rothneusiedl. Persönlich.
Hlava, Pia (13.07.2021). Video-Konferenz.
Kirsch-Soriano da Silva, Katharina (22.06.2021). Video-Konferenz.
Nevrivy, Ernst (08.07.2021f). Bezirksamt Donaustadt. Persönlich.
Schandl, Werner (24.06.2021). Hirschstetten. Persönlich.
Weber, Gerlind (23.06.2021). Telefonisch.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Schematischer Überblick des methodischen Vorgehens, eigene Darstellung	4
Abbildung 2: Trends im Einzelhandel, Quelle: MA18 2020, 25.	15
Abbildung 3: Drei-Säulen-Modell Nachhaltigkeit, eigene Darstellung	21
Abbildung 4: Nachbarschaftsgärten in einer Wohnhausanlage, Seestadt Aspern, 2021, eigene Aufnahme.	33
Abbildung 5: Landwirtschaftliche Produktion am Rande der wachsenden Stadt, Aspern, 2021, eigene Aufnahme	35
Abbildung 6: Leitbild der Wiener Zentren, Quelle: MA18 2020, 32.	44
Abbildung 7: Teilgebiete (Südrand, Nordosten) des agrarstrukturellen Entwicklungsplans 2014, Quelle: MA58 2014.	49
Abbildung 8: Lage der historischen Ortskerne, Quelle: MA18 2020, 35	51
Abbildung 9: Ausschnitt des Entwicklungskonzepts "Südraum Favoriten", Quelle: MA21 2020, 7	56
Abbildung 10: Historischer Ortskern und Stadtentwicklung, Oberlaa, 2021, eigene Aufnahme	58
Abbildung 11: Zielgebiet der Stadtentwicklung in Rothneusiedl, eigene Aufnahme 2021.	59
Abbildung 12: Entwicklungsschwerpunkte in Wien sowie Lage der UG, Quelle: MA18 2015c, 55, bearbeitet	60
Abbildung 13: Grün- und Freiflächen Wien 2018, Quelle: Stadt Wien – MA18 u. MA41, 2020	61
Abbildung 14: Landwirtschaftliche Flächen im Untersuchungsraum 2012, Datenquelle: AgSTEP 2014, eigene Darstellung	61
Abbildung 15: Größenvergleich der historischen Ortskerne im UR, eigene Darstellung	62
Abbildung 16: Luftaufnahme Ortskern Apem und Umgebung 2020, Quelle u. Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung	64
Abbildung 17: Karte der Versorgungsstruktur Aspern, Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung	65
Abbildung 18: Verkehrssituation, Asperner Siegesplatz 2021, eigene Aufnahme.	65
Abbildung 19: Geschäftslokale, Asperner Siegesplatz 2021, eigene Aufnahme.	66
Abbildung 20: Gehsteig, öffentlicher Raum, Asperner Siegesplatz 2021, eigene Aufnahme	66
Abbildung 21: Amtshaus, Asperner Siegesplatz, 2021, eigene Aufnahme	67
Abbildung 22: Asperner Löwe & Kirche, Asperner Heldenplatz 2021, eigene Aufnahme	67
Abbildung 23: Luftaufnahme Ortskern Hirschstetten und Umgebung 2020, Quelle u. Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung	68
Abbildung 24: Historische Bebauung, Hirschstetten 2021, eigene Aufnahme	69

Abbildung 25: Verkehrssituation Hirschstettner Str., Ortskern Hirschstetten 2021, eigene Aufnahme	69
Abbildung 26: Neue Wohnhäuser Süßenbrunner Str., Hirschstetten 2021, eigene Aufnahme.	70
Abbildung 27: Landwirtschaftliche Strukturen, Hirschstetten 2021, eigene Aufnahme.	70
Abbildung 28: Luftaufnahme Ortskern Oberlaa und Umgebung 2020, Quelle u. Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung	72
Abbildung 29: Karte der Versorgungsstruktur Oberlaa, Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung	73
Abbildung 30: Kirche u. Ortskern Oberlaa (li.) und angrenzendes Stadtentwicklungsgebiet (re.) 2021, eigene Aufnahme.	73
Abbildung 31: Neue Wohnbauten entlang der U-Bahn, Oberlaa 2021, eigene Aufnahme.	74
Abbildung 32: Stadtentwicklung in Oberlaa 2021, eigene Aufnahme.	74
Abbildung 33: Oberlaaer Straße, Ortskern Oberlaa 2021, eigene Aufnahme	75
Abbildung 34: Verkehrssituation Leopoldsdorfer Str., Oberlaa 2021, eigene Aufnahme	75
Abbildung 35: Kirche Oberlaaer Platz, Oberlaa 2021, eigene Aufnahme	76
Abbildung 36: Erholungsbereich Liesingbach, Oberlaa 2021, eigene Aufnahme.	76
Abbildung 37: Luftaufnahme Ortskern Rothneusiedl und Umgebung 2020, Quelle u. Kartengrundlage: Stadt Wien, eigene Darstellung	77
Abbildung 38: Ortskern Rothneusiedl 2021, eigene Aufnahme	78
Abbildung 39: Liesingbach Rothneusiedl 2021, eigene Aufnahme	78
Abbildung 40: Zukunftshof Rothneusiedl 2021, eigene Aufnahme	79
Abbildung 41: Ackerbau Rothneusiedl 2021, eigene Aufnahme.	79
Abbildung 42: SWOT-Analyse, eigene Darstellung	100

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Analyisierte kommunale Entwicklungskonzepte und -strategien, eigene Darstellung	38
Tabelle 2: Durchgeführte Begehungen der Untersuchungsgebiete, eigene Darstellung.	62
Tabelle 3: Stakeholder:innenanalyse, eigene Darstellung	80
Tabelle 4: Durchgeführte Interviews im Detail, eigene Darstellung	81