



universität
wien

DIPLOMARBEIT

Zentrenplanung und Zentrenentwicklung ab 1989 in
Wien und Berlin im Vergleich

Verfasser

Johannes Gold

angestrebter akademischer Grad

Magister der Philosophie (Mag. phil.)

Wien, 2009

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

A 312

Studienrichtung lt. Studienblatt:

Diplomstudium Geschichte

Betreuer:

ao. Univ. Prof. Dr. Peter Eigner

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	5
1. Einführung in die Problematik	10
1.1 Zentren	10
1.2 Zentrenplanung und Grenzen der Zentrenplanung	13
1.3 Exkurs: ECE Projektmanagement	16
2. Wien um 1989	19
2.1 Die historische Entwicklung Wiens	19
2.2 Die Stadtstruktur Wiens	25
2.3 Die Zentrenstruktur Wiens	27
2.4 Die Zentrenkategorisierung und -hierarchie in Wien	32
3. Berlin um 1989	34
3.1 Die historische Stadtentwicklung Berlins	34
3.2 Die Stadtstruktur Berlins	37
3.3 Die Zentrenstruktur Berlins	40
3.4 Die Zentrenkategorisierung und -hierarchie in Berlin	43
4. Veränderungen zentrenbestimmender bzw. -beeinflussender Faktoren	45
4.1 Allgemeiner Umbruch in Europa	45
4.2 Strukturveränderungen im Einzelhandel	46
4.3 Der Wandel der Standortstruktur	50
4.4 Demographische Entwicklungen	54
4.5 Die postmoderne Lebensweise und neuer Konsum	57
4.6 Exkurs: Shopping	63

5. Die Stadt- und Zentrenplanung in Wien und Berlin	65
5.1 Tendenzen und Prognosen, Probleme und Chancen für Wiener Zentren	65
5.2 Leitlinien und Ziele in der Wiener Stadt- und Zentrenplanung	71
5.3 Entwicklungstendenzen und Prognosen für Berlin	78
5.4 Leitlinien und Ziele in der Berliner Stadt- und Zentrenplanung	85
6. Tatsächliche Entwicklungen	97
6.1 Allgemeine Entwicklungen	97
6.2 Die tatsächliche Entwicklung in Wien	100
6.3 Die tatsächliche Entwicklung in Berlin	112
6.4 Die Shopping-Stadt der Zukunft	126
7. Vergleich und Resümee	128
Literatur- und Quellenverzeichnis	136
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	149
Zusammenfassung/Abstract	150
Lebenslauf	152

Einleitung

„Einkaufsstraßen verlieren an Bedeutung“¹ titelte die österreichische Tageszeitung „Der Standard“ einen Teil eines Artikels, in dem es um die Vielfalt im Handel ging. Der Artikel „Der langsame Tod der Erdgeschoßzone“ beschrieb ebenfalls im Standard im Jahr 2008 das Verkommen und auch das Veröden einiger Einkaufsstraßen Wiens, trotz Wiederbelebungsversuchen.² Die „Frankfurter Allgemeine“ thematisierte ungefähr ein Jahr zuvor die gleiche Thematik und befasste sich darüber hinaus im Artikel „Schuld und Sühne im Shopping-Center“ mit dem Vordringen der Shopping-Center in die europäischen Innenstädte.³ Die TV-Produktion „Der Gruen Effekt“, nahm sich ebenfalls der Shopping-Center-Thematik an.⁴ Bereits 2004 titelte die „Berliner Zeitung“: „Städte: die Zentren veröden“⁵ und brachte somit Arbeitsfelder und Problematiken der StadtplanerInnen⁶ in die Öffentlichkeit.

Großflächige Einkaufszentren haben in europäischen Städten seit einer Reihe von Jahren Konjunktur. Siedelten die Einkaufszentren und andere Handelsgrößformen in der Vergangenheit vorwiegend noch auf der „grünen Wiese“ und führten dadurch zu der selbst in der Öffentlichkeit häufig beschworenen Krise der Innenstädte, sind es seit einigen Jahren vermehrt die Innenstädte, die als Center-Standorte gewählt werden.⁷

Der jüdische Emigrant aus Wien, Viktor Gruen, bemühte sich als Erfinder der überdachten Einkaufszentren um die Strukturierung der amorphen, monofunktionalen Agglomerationen in der US-amerikanischen Vorstadt, dann beschäftigte er sich mit den vernachlässigten Stadtzentren in den USA und später auch in Europa. Viktor Gruen baute gigantische „Kommerzmaschinen“ in den expandierenden Suburbscapes und wenige Jahre später groß angelegte Fußgängerzonen in der Innenstadt. „Shopping Towns“ sollten das

¹ Der Standard: Eine ist wie alle, 23.01.2008.

² Der Standard: Der langsame Tod der Erdgeschoßzone, 01.08.2008.

³ Frankfurter Allgemeine: Schuld und Sühne im Shopping-Center, 07.01.2007.

⁴ Siehe dazu: <http://www.pooldocs.com/>

⁵ Berliner Zeitung: Städte: die Zentren veröden, 30.09.2004. Online unter: <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2004/0930/seite1/0037/index.html> (01.02.2009)

⁶ Aufgrund der einfacheren Lesbarkeit wird im weiteren Verlauf der Arbeit auf eine geschlechtsneutrale Differenzierung verzichtet. Alle Begriffe gelten daher im Sinne der Gleichbehandlung grundsätzlich immer für beide Geschlechter.

⁷ Kühn, Gerd: Innerstädtische Einkaufszentren: Entwicklungen – Strukturen – Perspektiven. In: Brune, Walter/Junker, Rolf/Pump-Uhlmann, Holger (Hrsg.): Angriff auf die City. Kritische Texte zur Konzeption, Planung und Wirkung von integrierten und nicht integrierten Shopping-Centern in zentralen Lagen. Düsseldorf, 2006, 17.

zivilgesellschaftliche Leben in der isolierenden Vorstadt stärken, Fußgängerzonen die verlassenen Stadtzentren revitalisieren.⁸

Viktor Gruen beschäftigte sich somit schon früh mit den Problemen, auf welche die Stadtplanung auch heute noch stößt. Suburbanisierung, der Strukturwandel im Einzelhandel und im Lebenswandel der Bevölkerung brachten Probleme für manche Bereiche der Stadt mit sich, auf die seit Jahren mit stadtplanerischen Mitteln reagiert wurde bzw. werden sollte und die im Mittelpunkt der vorliegenden Arbeit stehen. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf dem Einzelhandel, der im Laufe der Zeit immer stärker zum zentrenbestimmenden Faktor wurde. Brachten Shopping-Center auf der „grünen Wiese“ unbestritten einen Bedeutungsverlust der Innenstädte mit sich, so stellt sich nun den Stadtplanern die Frage, inwieweit integrierte Shopping-Center gewachsene Stadtzentren revitalisieren können.

Nicht nur Tageszeitungen und Fernsehdokumentationen verkünden, wie eingangs dargestellt, den Niedergang der gewachsenen, traditionellen Einkaufsstraßen, sondern auch bei der Betrachtung der Fachliteratur kann man, wie Ulrich Hatzfeld schreibt, „ (...) den Eindruck gewinnen, die Geschichte der Stadtkerne sei eine Geschichte von Krisen“. Schlagwörter wie Verödung, Überkommerzialisierung, Filialisierung und Banalisierung bestimmen die Diskussionen, die nicht selten in der Klage vom Niedergang des öffentlichen Raumes münden.⁹

Der Konsens in den öffentlich und fachspezifisch geführten Diskussionen zeigt, dass städtische Kernbereiche seit geraumer Zeit wesentliche Teile ihrer ursprünglichen Funktion und Bedeutung verloren haben bzw. verlieren. Verwaltungen und Büros verlagerten sich zunehmend von den bisherigen zentralen Standorten in städtische Randbereiche und der dominierende Handel und Teile des Gewerbes vollzogen einen gravierenden Strukturwandel. Mobilität, Erlebniskonsum, Kostendruck und steigender Verdrängungswettbewerb bestimmten zunehmend Angebot und Nachfrage.¹⁰ Für Hermann Marth bestand 2004 daher kein Zweifel daran, dass die Städte wieder attraktiver werden mussten, da es – so Marth – ohne attraktive Zentren auch keine attraktiven Ränder geben könnte.¹¹

Die plakativ beschriebenen Entwicklungsverläufe müssen jedoch nicht als unabänderlich hingenommen werden, wie laut dem Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

⁸ Baldauf, Anette: Entertainment Cities. Unterhaltungsstruktur und Stadtentwicklung. Wien/New York, 2008, 35.

⁹ Hatzfeld, Ulrich: Ideen, Initiativen, Innovationen – Was brauchen unsere Innenstädte? In: Hatzfeld, Ulrich/Imorde, Jens/Schnell, Frauke (Hrsg.): 100 + 1 Idee für die Innenstadt. Eppstein, 2006, 6.

¹⁰ Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Im Mittelpunkt der Städte. Sicherheit und Aufenthaltsqualität – Strategien für den Erfolg urbaner Zentren. Dortmund, 2001, 6.

¹¹ Marth, Hermann: Handeln für morgen. Drei Beispiele für den Strukturwandel. In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 100.

gelungene Beispiele zeigen. Durch gelungenes Zusammenwirken öffentlicher und privater Interessen können Stadtteilzentren nachhaltig gewinnen. Voraussetzungen für die Anziehungskraft von Innenstädten sind Sicherheit und Aufenthaltsqualität, Lebendigkeit, Vielfalt und Urbanität.¹² Ulrich Hatzfeld beschwichtigt die ausgerufene Innenstadtkrise mit Verweis darauf, dass es diese bereits seit Jahrhunderten gibt und dass die Stadtkerne „ (...) dank ihrer enormen Anpassungsfähigkeit bislang alle Krisen und Bedrohungen überstanden haben.“¹³

Eines der wichtigsten Mittel, um auf die plakativ beschriebenen Verödungserscheinungen zu reagieren, ist die Stadtplanung. Schon seit Jahren werden von dieser Seite aus Maßnahmen, Leitlinien und Ziele, bezogen auf Shopping-Center an den Stadträndern und seit kurzem auch innerhalb der Stadt- und Bezirksgrenzen, formuliert. In Wien befasst sich die Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien, die Stadtstrukturplanung, mit dieser Thematik und veröffentlicht ihre Ergebnisse und Planungsmaßnahmen vor allem in den Stadtentwicklungsplänen (STEPs) der Stadt Wien. Das Gegenstück dazu bildet die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung in Berlin. Diese präsentiert die zu treffenden Maßnahmen vor allem in den Flächennutzungsplänen (FNP), die laufend aktualisiert werden. Gemeinsam mit der Fachliteratur bilden diese Pläne als Quellen die Grundlage für die vorliegende Arbeit. Die Literatur weist darauf hin, dass Einkaufszentren international zu den oft, vielleicht sogar zu den am häufigsten untersuchten Einzelhandelsobjekten zählen.¹⁴ Die Realisierung von Einkaufszentren und die damit verbundenen Wirkungen auf städtische Zentren wurden häufig untersucht. In zahlreichen Publikationen finden sich Auswirkungen von Einkaufszentren zumeist auf Innenstädte thematisiert. In ebenso vielen Publikationen sind Planungsempfehlungen zu finden, um Verödungserscheinungen in den Innenstädten und gewachsenen Zentren entgegen zu wirken. Eine Gegenüberstellung der erwünschten stadtplanerischen Wirkungen und der realen Entwicklung ist für gesamtstädtische Zentrengefüge bestimmter Städte nicht zu finden. Genau eine derartige Gegenüberstellung für die Städte Wien und Berlin liegt im Fokus dieser Arbeit.

Da in der Fachliteratur vor allem Einkaufszentren für den Bedeutungsverlust der traditionell gewachsenen Stadtzentren, die zumeist Einkaufsstrassen sind, verantwortlich gemacht werden,

¹² Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, 2001, 6.

¹³ Hatzfeld, 2006, 7.

¹⁴ Vgl. Popp, Monika: Innenstadtnahe Einkaufszentren. Besucherverhalten zwischen neuen und traditionellen Einzelhandelsstandorten. Geographische Handelsforschung Band 6. Passau, 2002, 18.

ergeben sich unter der übergeordneten Ausgangsfrage, wie die Entwicklung der Stadtzentren geplant war und wie sich die Stadtzentren, insbesondere die Hierarchie und Struktur, tatsächlich entwickelten, folgende forschungsleitende Fragen:

- Welche Entwicklungen waren bzw. sind für den Erfolg der Shopping-Center ausschlaggebend?
- Wie wurde von Seiten der Stadtplanung in Wien und in Berlin auf die starke Konkurrenz durch Shopping-Center, die immer mehr in die Stadtmitte drängten, reagiert?
- Bot die Stadt Wien, mit einer Vielzahl an traditionsreichen Einkaufsstraßen und Bezirkszentren in einem dicht bebauten Stadtgebiet, eine günstigere Ausgangslage als die Stadt Berlin, mit ihren vergleichsweise offenen, breiten Straßenzügen und der Menge an verfügbarer Baufläche, um einen Bedeutungsverlust der gewachsenen Zentren zu vermeiden?
- Konnten die Ziele der Planer in den zum Vergleich stehenden Städten erfüllt werden oder bilden die Shopping-Center tatsächlich die hierarchisch höchst entwickelten Stadtzentren?

Auf diesen Fragestellungen basieren folgende Hypothesen:

- Shopping-Center auf der „grünen Wiese“ außerhalb der Stadtgrenzen galten aufgrund der Kaufkraftabflüsse von Beginn an als unerwünschte Erscheinungen.
- Innerhalb von Gebieten mit Mangel an Versorgungseinrichtungen galten Shopping-Center und auch Fachmarktagglomerationen als geeignete Mittel, um den Mangel zu beheben.
- Integrierte Shopping-Center sollten zur Aufwertung und Wiederbelebung gewachsener Zentren beitragen, konnten dies aber nur auf Kosten anderer Zentren.
- Traditionsreiche Straßenzüge und Bezirkszentren waren bzw. sind konkurrenzfähiger gegenüber Shopping-Centern als Straßenzüge mit wenig Aufenthaltsqualität.
- Shopping-Center entwickelten sich zu den vom durchschnittlichen Konsumenten am häufigsten frequentierten Zentren.

Als Ausgangslage für die Untersuchung dient das Jahr 1989 mit dem Fall der Berliner Mauer und dem Zusammenbruch des Ostblocks. Eine Untersuchung vor dem Jahr 1989 erscheint

besonders für das damals geteilte Berlin nicht sinnvoll und mit dem Zusammenbruch des Ostblocks kam es in ganz Europa zu allgemeinen Veränderungen, die auch Auswirkungen auf die Zentrenstrukturen der Städte hatten bzw. haben. Das zeiträumliche Ende der Untersuchung soll der letztmöglich untersuchbare Zeitpunkt sein. Dabei soll auf die aktuellsten veröffentlichten Planungsunterlagen eingegangen werden, die Rückschlüsse auf die tatsächliche Entwicklung zulassen. Um die forschungsleitenden Fragen zu beantworten und die aufgestellten Hypothesen zu bestätigen bzw. zu widerlegen, sollen vor allem die jeweiligen Entwicklungs- und Nutzungspläne untersucht und gemeinsam mit der Fachliteratur und entsprechenden Statistiken in einen geeigneten Kontext eingebettet werden.

Die Arbeit teilt sich zu diesem Zweck in unterschiedliche Kapitel auf. Am Beginn steht die Einführung in die Problematik. In ihr werden verschiedene Definitionen von Zentren vorgestellt, die Bedeutung des Einzelhandels für Stadtzentren herausgearbeitet und auf die Planbarkeit von Zentren eingegangen. Dieser Einführung folgen die Kapitel Zwei und Drei, welche die Ausgangslage der Städte Wien und Berlin zum Untersuchungszeitpunkt darstellen sollen. Dabei wird auf Besonderheiten der historischen Entwicklungen der Städte, auf die allgemeinen Stadtstrukturen und auf die Zentrenstrukturen und -hierarchien eingegangen. Im vierten Kapitel werden die Veränderungen zentrenbestimmender Faktoren, auf welche die Stadtplanung zu reagieren hatte, und deren allgemeine Auswirkungen auf die Städte und die Zentrenstrukturen erläutert. Ausgehend vom allgemeinen Umbruch in Europa werden die Strukturveränderungen im Einzelhandel, der Wandel der Standortstruktur, demographische Entwicklungen und die postmoderne Lebensweise dargestellt. Nachfolgend werden die Planungen in Wien und Berlin untersucht. Dabei wird auf Prognosen, Tendenzen, Probleme, Leitlinien und Ziele eingegangen, die im darauf folgenden Kapitel mit der Realentwicklung konfrontiert werden. Abschließend wird der Vergleich zwischen den beiden Städten gezogen und die Ergebnisse der Untersuchung zusammengefasst.

1. Einführung in die Problematik

1.1 Stadtstruktur und Zentren

Die Struktur einer Stadt ist einerseits das Ergebnis einer Vielzahl von Einzelentscheidungen von Unternehmen, Haushalten und der öffentlichen Hand im Zeitablauf, andererseits ist sie – im Sinne von Form-, Netz-, Nutzungs-, Lage-, Dichte- und baulich-physischer Struktur – wesentlicher Einflussfaktor eben dieser Standortentscheidungen. Die Wechselwirkungen von Standortentscheidung und Stadtstruktur vollziehen sich im Zeitablauf in einem permanenten Anpassungsprozess.¹⁵ Standortentscheidungen, die kurzfristig gesehen als optimal erscheinen, sind häufig über größere Zeiträume nicht optimal, weil:

- Standortentscheidungen zeitlich nacheinander getroffen werden und sich damit die Entscheidungsgrundlage erst im Lauf der Zeit mehr oder weniger verändert,
- sich die räumliche Struktur einer Stadt in deren Entwicklungsprozess wandelt,
- Produktionsprozesse und produzierte Güter sich durch technischen Fortschritt ständig erneuern und
- sich die Bevölkerungs- und Nachfragestruktur (Lebenszyklus, Wohnflächenbedarf, Aktivitätsmuster, Sozialstruktur) im Lauf der Zeit auch in ihrer räumlichen Ausprägung verschiebt.¹⁶

Gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Wandel erfordern somit eine ständige Anpassung der Stadt. Eine Stadt erlaubt das Bewahren von Baudenkmälern, wird aber auch immer wieder neu geschaffen. Die Stadtplanung hat daher den Sinn, Umbau, Rückbau und Neuaufbau der Stadt im Strukturwandel vorzubereiten und zu erleichtern. Dabei hat sie die Konsequenzen fehlender Anpassung aufzudecken und in diesem Sinn auch Verständnis für Neuerungen zu schaffen.¹⁷ Im Zuge der Stadtplanung spielen städtische Zentren und damit die verschiedenen Zentrensysteme eine besondere Rolle für die gesamte Struktur einer Stadt.

„Ein innerstädtisches Geschäfts- und Einkaufszentrum ist eine räumlich konzentrierte Menge von sich ergänzenden und konkurrierenden Einzelhandelsbetrieben, die Waren gegen die Kaufkraft der Kunden umsetzen. Jedes einzelne Zentrum ist Element in einem städtischen Zentrensystem. Die einzelnen

¹⁵ Böventer, Edwin/Hampe, Johannes: Ökonomische Grundlagen der Stadtplanung. Eine Einführung in die Stadtökonomie. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Beiträge 112, Hannover, 1988, 200.

¹⁶ Ebd., 203f.

¹⁷ Ebd., 379.

Zentren konkurrieren mit den Argumenten: ‚Erreichbarkeit‘, ‚Preis‘, ‚Angebotsvielfalt‘ und ‚Binnenorganisation‘ um dieselbe innerstädtische und regionale Kaufkraft.“¹⁸

Der Terminus Zentrum stellt einen einheitlichen Überbegriff für Angebotsagglomerationen aus den Bereichen des Einzelhandels und der bevölkerungsnahen Dienstleistungen dar. Während frühere Zentren, insbesondere Bezirkszentren, ihre Hauptfunktion im Bilden eines Mittelpunktes eines Gebietes hatten, trifft diese Funktion auf so genannte Shopping-Center, welche lediglich für Einkäufe aufgesucht werden, in der Regel nicht mehr zu. Der Versorgungsaspekt steht im Vordergrund und ist daher ein durchgängiges Merkmal zur Zentrenkennzeichnung.¹⁹

„Zentren sind dadurch Zentren, dass ihre Ausstattung geeignet ist, die vielfältigste Nachfrage nach Gütern und Dienstleistungen aus großen Einzugsgebieten räumlich auf ihre Standorte zu konzentrieren. Je hochrangiger und exklusiver die Ausstattung eines Zentrums, desto besser kann es sich gegen konkurrierende Zentren behaupten, desto mehr Interessenten kann es rund um die Uhr auf sich lenken, desto attraktiver ist es für weitere Investitionen.“²⁰

Prägende Faktoren eines funktionierenden Zentrums sind über diese Definition hinaus die Geschichte, die Tradition und die Bauten als Identifikationsmerkmale, die bauliche, räumliche und funktionale Dichte, die gute Erreichbarkeit, und im Sinne der Definition die wirtschaftliche Leitfunktion – vor allem im Einzelhandel, die Nutzungsvielfalt, die Ausstrahlung in ein großes Einzugsgebiet und die Funktion als „Bühne“ für gesellschaftliche Darstellungen und Auseinandersetzungen und damit auch als Ort gesellschaftlicher Widersprüche.²¹ Der Einzelhandel prägt dabei wie kein zweiter Wirtschaftsbereich das Erscheinungsbild der Innenstadt und der städtischen Zentren²² und deren Attraktivität.²³ Ein innerstädtisches Geschäfts- und Einkaufszentrum ist eine räumlich konzentrierte Menge von sich ergänzenden und konkurrierenden Einzelhandelsbetrieben, die Waren gegen die Kaufkraft der Kunden umsetzen. Jedes einzelne Zentrum ist dabei ein Teil eines städtischen Zentrumsystems und untereinander konkurrieren diese Zentren mit den Argumenten Erreichbarkeit, Preis, Angebotsvielfalt und Binnenorganisation um die innerstädtische und

¹⁸ Bökemann, 1992, 89.

¹⁹ Busse, Peter Max: Zentrenentwicklung in einkernigen Großstadtreionen. Diss. Hamburg, 1990, 18f.

²⁰ Puchinger, Kurt: Erwägungsgründe zur Entwicklung der Zentren- und Siedlungsstruktur linksseits der Donau. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien. Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtstrukturplanung, Wien, 1992, 69.

²¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (Hrsg.): Handelsstandort Berlin: Stadtentwicklungsplan – Zentren und Einzelhandel. In Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe und der Industrie- und Handelskammer zu Berlin. Berlin, 1999, 30.

²² Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Flächennutzungsplan Berlin, Bericht 99. Berlin, 1999, 16.

²³ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Flächennutzungsplan Berlin. Neubekanntmachung Januar 2004, 3. Bericht zur Flächennutzungsplanung. Berlin, 2004, 20.

regionale Kaufkraft. Die Lagen und Größen der Zentren sind dabei ebenso wie die Standortentscheidung und die Stadtstruktur wechselseitig voneinander abhängig. Aus der Kaufkraft der jeweils erschlossenen Bevölkerung leiten sich die erzielbaren Umsätze, Gewinne, Beschäftigungszahlen und Verkaufsflächen der betreffenden Zentren ab.²⁴

Der Begriff Einkaufszentrum wird sowohl im alltäglichen Gebrauch als auch in der Wissenschaft nicht einheitlich verwendet. Der Begriff Einkaufszentrum bezeichnet häufig auch Innenstädte, Fachmarktzentren oder einzelne Betriebe wie z.B. Selbstbedienungs-Warenhäuser. Im Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts zur Baunutzungsverordnung²⁵ wird jede Form von Einzelhandelsagglomeration mit „einer engen räumlichen Konzentration“ sowie einem „Mindestmaß an äußerlich in Erscheinung tretender gemeinsamer Organisation und Kooperation“²⁶ als Einkaufszentrum gewertet. In der geographischen Handelsforschung wird zwischen unterschiedlichen Formen großflächiger Einzelhandelsbetriebe bzw. Einzelhandelsagglomerationen unterschieden.²⁷ Bernd Falk definiert ein Einkaufszentrum bzw. Shopping-Center folgendermaßen:

„Im Gegensatz zu den verschiedenen Ausprägungsformen der gewachsenen Einkaufs-/Geschäftszentren in den Städten handelt es sich bei den Shopping-Centern um eine bewusst geplante und errichtete ‚künstliche‘ Agglomeration von Einzelhandels- und sonstigen Dienstleistungsbetrieben, die auch einheitlich verwaltet bzw. gemanagt und betrieben wird.“²⁸

Laut Bernd Falk hat sich im wesentlichen die Definition des Urban Land Institute, Washington, die auch vom International Council of Shopping Centers, New York, seit Jahren verwendet wird, durchgesetzt. Danach versteht man unter dieser speziellen Angebotsform:

„A group of retail or other commercial establishments that is planned, developed, owned and managed as a single property. On-site parking is provided. The center's size and orientation are generally

²⁴ Bökemann, Dieter: Rahmenbedingungen und infrastrukturpolitische Optionen für die Entwicklung des Wiener Zentrengefüges. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien. Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 39. Wien, 1992, 89.

²⁵ Baunutzungsverordnung: §11 BauNVO, Abs. 3. Online unter: <http://www-public.tu-bs.de:8080/~schroete/bauuvo.htm> - 11 (29.03.2009).

²⁶ Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27.04.1990 - 4 C 16.87. Online unter: <http://lexetius.com/1990,183> (29.03.2009).

²⁷ Zitiert nach Popp, Monika: Innenstadtnahe Einkaufszentren. Besucherverhalten zwischen neuen und traditionellen Einzelhandelsstandorten. Geographische Handelsforschung Band 6. Passau, 2002, 13.

²⁸ Falk, Bernd: Shopping-Center – Grundlagen, Stand und Entwicklungsperspektiven. In: Falk, Bernd (Hrsg.): Das große Handbuch Shopping-Center. Einkaufspassagen, Factory-Outlet-Malls, Urban-Entertainment-Center. Landsberg/Lech, 1998, 16.

determined by the market characteristics of the trade area served by the center. The two main configurations of shopping centers are malls and open-air strip centers“.²⁹

Die immer weitere Integration von Dienstleistungsbetrieben und immer mehr Funktionen, wie z.B. von Ärzten, Kinos, Bars und Fitnessstudios, machen Einkaufszentren immer mehr zu Zentren der Freizeitgestaltung und des täglichen Lebens.³⁰ Diese Zentren werden dann häufig als „Urban-Entertainment-Center“ bezeichnet und stellen eine synergetische Kombination von Unterhaltung, Erlebnis, Shopping und Kommunikation dar. Als geeignete Standorte gelten Citylagen mit touristischer Kapazität und dem erforderlichen lokalen Besucher- bzw. Kaufkraftpotenzial. Neben dem Handel gehören eine Vielzahl unterschiedlicher Unterhaltungs- und Erlebnisangebote, wie z. B. Multiplex-Kinos, Family-Entertainment-Center, Musical-Theater und thematisierte Gastronomiekonzepte zum Angebot.³¹

1.2 Zentrenplanung und Grenzen der Zentrenplanung

Funktionen, die eben ein städtisches Zentrum ausmachen, sind nicht überall in der Stadt möglich und setzen somit der Planbarkeit von Zentren Schranken. Da je nach räumlicher und verkehrsmäßiger Zuordnung vielfältige Beziehungen zwischen Wohngebieten, Arbeitsstätten und Versorgungs- und Dienstleistungsagglomerationen entstehen, geht die Bedeutung eines Zentrums über die besondere Nutzungsmischung und -dichte von Güterversorgungs- und haushaltsbezogenen Dienstleistungseinrichtungen, Arbeitsstätten und Wohnungen weit hinaus. Zentren werden besondere Orte der Orientierung und der Kommunikation der Stadtbewohner, die in hohem Maß das soziale Zusammenleben fördern. Bietet ein Zentrum darüber hinaus noch relativ „einmalige“ Funktionen wie Kultur-, Gastronomie- und Kommunikationsangebote für Nachfrager auch außerhalb des eigentlichen Einzugsbereiches, steigert sich die Bedeutung zu einem Kristallisationskern städtischer Aktivität und zu einem Identifikationspunkt der Bewohner mit hoher Integrationswirkung. Laut den Verfassern des Stadtentwicklungsplans für Wien aus dem Jahr 1994 entzieht sich diese Komplexität weitgehend der Planbarkeit und ist bestenfalls „förderbar“.³²

²⁹ Zitiert nach: Institut für Gewerbezentren – Prof. Dr. Bernd Falk: Begriffsdefinitionen. Online unter: <http://www.shoppingcenters.de/de/glossar/index.html> (01.02.2009).

³⁰ Werheim, Jan: Shopping Malls, eine Hinführung. In: Wehrheim, Jan (Hrsg.): Shopping Malls – Interdisziplinäre Betrachtungen eines neuen Raumtyps. Wiesbaden, 2007, 9.

³¹ Institut für Gewerbezentren – Prof. Dr. Bernd Falk: Begriffsdefinitionen. Online unter: <http://www.shoppingcenters.de/de/glossar/index.html> (01.02.2009).

³² Stadtplanung Wien (Hrsg.): Stadtentwicklungsplan für Wien, Step 1994. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung. Band 53, Wien, 1994, 93f.

Darüber hinaus setzen die wirtschaftlich tragenden Elemente eines Zentrums der Planbarkeit Schranken, indem sie infrastrukturellen und kaufkraftbezogenen Bedingungen unterworfen sind, weiters die Konkurrenz zwischen den Zentren und die damit verbundene wechselseitige Abhängigkeit. Nicht nur der Neuplanung von Zentren sind dadurch Schranken gesetzt, sondern auch der Stabilisierung eines bestehenden Zentrumsystems. Ändert sich die demographische oder ethnische Zusammensetzung der Wohn- und Arbeitsbevölkerung und/oder deren Versorgungsgewohnheiten, die Standortwahl neuer Einkaufszentrenprojekte, die Büro- und Arbeitsstättenansiedlung oder die Kapazität der Verkehrsnetze, verändert sich auch die Bedeutung und damit der Rang bestimmter Zentren im Gefüge.³³

Besonders in Berlin konnte die Planung nicht auf langjährige Analysen überwiegend kontinuierlicher Entwicklungsverläufe gestützt werden, da die grundlegende Umbruchsituation Anfang der 90er Jahre beinahe alle für die Bodennutzung relevanten Bereiche, wie Wohnen, Arbeiten, Gemeinbedarf, Einzelhandel, Verkehr, etc. betraf.³⁴ Die Stadtentwicklungspläne in Berlin, besonders der Stadtentwicklungsplan „Zentren und Einzelhandel“ sollten daher einen qualitativen und quantitativen gesamtstädtischen Orientierungsrahmen bieten und dazu beitragen,

- die gewachsenen Zentrenanlagen in ihrer Entwicklung zu stärken,
- den Veränderungstendenzen im Einzelhandel angemessene Spielräume für eine verträgliche Integration neuer Einzelhandelsprojekte in städtischen Strukturen zu geben,
- Fehlentwicklungen zu Lasten der integrierten urbanen städtischen Zentren zu vermeiden,
- eine nachhaltige Funktions- und Aufgabenteilung zwischen den städtischen Zentren zu gewährleisten,
- Orientierungshilfen aus gesamtstädtischer und teilraumspezifischer Perspektive zu geben und
- mit einer differenzierten Zielorientierung mehr Planungs- und Investitionssicherheit zu schaffen.³⁵

Martin Niklas geht bezogen auf Zentrenbildung im Allgemeinen von der Annahme aus, dass sich Städte mit einer Bevölkerungszahl zwischen 200.000 und 500.000 Bewohnern

³³ Ebd., 94f.

³⁴ Senatsverwaltung, FNP, 2004, 11.

³⁵ Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 9f.

monozentrisch und bei einer Bevölkerungszahl über 500.000 polyzentrisch entwickeln sollten. Dabei sollte die Konzentration in Knotenpunkten stattfinden und die Nahverdichtung auf Haltepunkte des öffentlichen Personennahverkehrs gelenkt werden. Nachbarschaftsläden sollten in schlecht ausgestatteten Räumen und in städtischen Randgebieten in öffentliche Trägerschaften etabliert werden.³⁶

Ulrich Hatzfeld bemerkte, dass die ständigen historischen Krisen der Innenstädte die Erfahrungen ermöglichten, die auch heute Voraussetzungen für eine gelungene Innenstadtentwicklung sind. Hatzfeld fasst diese historischen Erfahrungen bezogen auf die Entwicklungen der Innenstädte folgendermaßen zusammen:

- Stadtkerne bedürfen einer ständigen Ermöglichung von Veränderung. Ihre Stabilität erwächst aus ständigem Wandel.
- Krisen müssen immer zu allererst als Chancen verstanden werden. Möglicherweise kann somit der Weg des Erfolges der Innenstädte aus mehreren „Auswegen aus Krisen“ entstehen.
- Es müssen jeweils individuelle Wege in die Zukunft gesucht werden, da jede Innenstadt eine ihr eigene Geschichte, eine spezifische Kultur und eine einmalige Konstellation von Handelnden hat. Die Zukunft der Innenstadt als Wirtschaftsstandort wird maßgeblich von ihrem eigenen Profil und ihren Identitätsangeboten bestimmt.³⁷

Ein Blick in die Geschichte macht laut Tillmann Neinhaus deutlich, dass die Interaktion von Stadtentwicklung und Handel stets von hoher Bedeutung war. Die europäische Stadt definierte sich seit ihren Ursprüngen sowohl als Trägerin des kulturellen Lebens, als auch als zentraler Standort des Austausches von Waren und Dienstleistungen. Als prägendes Merkmal spielte laut Neinhaus der Handel seit jeher eine übergeordnete Rolle in der Stadtentwicklung und hatte damit wesentlichen Einfluss auf die Lebensqualität und die Entwicklungsfähigkeit der Städte. „Eine Stadt ohne Handel war keine Stadt.“³⁸ „Die Warenhäuser gehörten schon bald zu den Städten wie die Kirche zum Dorf.“³⁹

³⁶ Niklas, Martin: Einkaufen in der Stadt der kurzen Wege? Einkaufsmobilität unter dem Einfluss von Lebensstilen, Lebenslage, Konsummotiven und Raumstrukturen. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 16. Mannheim, 2006, 36f.

³⁷ Hatzfeld, 2006, 7.

³⁸ Neinhaus, Tillmann: Handel findet Innenstadt. In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 122.

³⁹ Hatzfeld, 2006, 10.

Von anderer Seite her wird ein grundsätzlicher Konflikt zwischen Einzelhandel und Stadtentwicklung beschrieben. Es wird die Frage gestellt, wie groß das Ausmaß der Planung und Steuerung der öffentlichen Akteure sein darf oder muss. „Eingriffe in die freie Entfaltung des Marktes“, „dirigistische Planung“ oder „sozialistische Planwirtschaft“ sind Vorwürfe mancher Einzelhandelsvertreter an die kommunale Seite. Stadt- und Raumplaner argumentieren hingegen mit Schlagworten wie „wildwüchsige Entwicklungen“ und „Zersiedlung der Landschaft und die Zerstörung von gewachsenen Zentren- und Versorgungsstrukturen“.⁴⁰ Was also auf der einen Seite Planung und Steuerung im öffentlichen Interesse heißt, bedeutet für Investoren faktisch einen Eingriff in die Marktmechanismen. Maßnahmen zur Sortimentsbeschränkung werden dabei der Wettbewerbsverzerrung gleichgesetzt. Offizielle Planungspolitik stimmt laut Ulrich Kegel daher nicht in jedem Fall mit dem Vollzug der örtlichen Wirtschaftspolitik überein, sodass die Einflussnahme besonders großer Unternehmen auf die Kommunalpolitik zunimmt.⁴¹

1.3 Exkurs: Die ECE Projektmanagement

Das Unternehmen „ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG“ ist Europas größter Betreiber von Shopping Centern. Als Betreiber bietet das Unternehmen häufig eine schnelle Lösung für die Krise des innerstädtischen Handels, der an den Einkaufszentren außerhalb der Stadt leidet und übt damit genau den Einfluss auf die Kommunalpolitik aus, den Ulrich Kegel anspricht.

Aus dem Wunsch „sorglos bauen und sich aufs eigentliche Kerngeschäft konzentrieren“ gründete Werner Otto, der Gründer des Otto-Versandes, 1965 in Hamburg eine eigene Immobilienfirma. Nach zahlreichen Namensänderungen und der Ausdehnung des Wirkungsfeldes neben Einkaufszentren auch auf Gewerbeimmobilien wie Bürohäuser und Warenverteilzentren stand 1979 schließlich der Name „ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG“ fest. Über die Idee, alle Einkäufe unter einem Dach zu erledigen, passte Otto die amerikanischen Shopping-Center an deutsche Größenordnungen und an die deutsche Mentalität an. Im Oktober 1969 wurde das erste ECE-Shopping-Center, das Franken-Zentrum in Nürnberg-Langwasser, eröffnet. Bei der Vermietung der Einzelhandelsflächen wurde schon

⁴⁰ Grabow, Busso/Löhr, Rolf-Peter: Einzelhandel und Stadtentwicklung. Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung/Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin, 1991, 5.

⁴¹ Kegel, Ulrich: Kommunale Strategien zur Planung und Steuerung der Einzelhandelsentwicklung. In: Grabow, Busso/Löhr, Rolf-Peter: Einzelhandel und Stadtentwicklung. Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung/Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin, 1991, 97.

damals auf einen ausgewogenen Branchenmix geachtet, bei dem die ECE sowohl überregionale als auch regionale Händler berücksichtige. In den siebziger Jahren fand das Thema „Verödung der Innenstädte“ Einzug in stadtplanerische Diskussionen und erschwerte nach zahlreichen abgeschlossenen Projekten die Suche nach neuen geeigneten Standorten für ECE-Shopping-Center. Die Einkaufs-Center wurden in der Gestaltung besser und in den Baukosten günstiger, die Bauzeit lag „schon bald unter einem Jahr“. Mit dem Bau des ersten eigenen Bürohauses im Jahr 1981 übernahm die ECE erstmals komplett die Objektentwicklung, Generalplanung, Vermietung und das Management für den Investor. Durch den Ausbau sowie die Vermietung großer Bürohausprojekte sammelte das Unternehmen grundlegende Kenntnisse und Erfahrungen, welche sie bald auch auf Gebäudetypen wie Verkehrsimmobilien, Industriebauten oder Gesundheitsimmobilien übertrug. Das neue Ziel war angesichts stadt- und bevölkerungsstruktureller Entwicklungen bald, die Innenstadt zu stärken, um der Abwanderung in konkurrierende Verdichtungsräume entgegenzuwirken und die Kaufkraft zu binden. Durch attraktive Einkaufsgalerien, die sich durch eine hohe Qualität in Architektur, Management und Branchenmix auszeichnen, sollten die innerstädtischen Einkaufsgalerien positive Impulse für die Innenstädte bieten. Die ECE will damit eine positive Zentralitätsentwicklung in den Städten bewirken und „ein Signal für eine erfolgreiche Zukunft in der Stadtentwicklung“ senden. Ein besonderes Highlight sieht das Unternehmen in der Realisierung des Daimler-Chrysler-Projektes am Potsdamer Platz in Berlin. 1998 eröffneten die Potsdamer Platz Arkaden, die für die ECE ein Zeichen für das Zusammenwachsen von Ost und West darstellen. Aus der ECE ist im Lauf der Zeit der europäische Shopping-Center-Marktführer geworden. Das Portfolio ist mittlerweile auf 97 Einkaufsgalerien in ganz Europa gewachsen.⁴²

In Berlin betreibt die ECE Projektmanagement neun realisierte Shopping-Center, nämlich das Allee-Center, das Eastgate, das Gesundbrunnen-Center, das Linden-Center, die Märkische Zeile, die Potsdamer Platz Arkaden und die Ring-Center I, II und III.⁴³ In Wien befinden sich zwei Center in Planung und Bau: die Bahnhof-City Wien Hauptbahnhof und die Bahnhof-City Wien West.⁴⁴

⁴² ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG. Online unter: <http://www.ece.de/de/wirueberuns/geschichte/> (29.01.2009).

⁴³ ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG. Online unter: <http://www.ece.de/de/geschaeftsfelder/projektuebersicht/deutschland/berlin/> (29.01.2009).

⁴⁴ ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG. Online unter: <http://www.ece.de/de/geschaeftsfelder/projektuebersicht/oesterreich/wien/> (29.01.2009).

Walter Brune, Rolf Junker und Holger Pomp-Uhlmann kritisieren die Arbeiten so genannter Shopping-Center-Entwickler als Herausgeber des Sammelbandes „Angriff auf die City“ und bilden somit einen Gegenpol zu der auf der Selbstdarstellung der ECE Projektmanagement basierenden, vorangegangenen Ausführung. Brune betrachtet und hinterfragt die Absicht der Shopping-Center-Manager, sich aktiv für die Förderung der Innenstadt einzusetzen, kritisch, „ (...) denn in Wirklichkeit interessiert sie die lebendige Innenstadt nur in einer Hinsicht, nämlich ob weitere Umsätze aus den Stadtbereichen in das Shopping-Center verlagert werden können“.⁴⁵

⁴⁵ Brune, Walter: Kommentar. In: Brune, Walter/Junker, Rolf/Pomp-Uhlmann, Holger (Hrsg.): Angriff auf die City. Kritische Texte zur Konzeption, Planung und Wirkung von integrierten und nicht integrierten Shopping-Centern in zentralen Lagen. Düsseldorf, 2006, 272.

2. Wien um 1989

2.1 Die historische Entwicklung Wiens

Das Zentrum der Stadt Wien ist heute noch dort, wo seit der Errichtung des Römerlagers Vindobona stand. In mehreren Wachstumsschüben entwickelte sich die Stadt sehr konstant und in charakteristischer Weise. Um das Zentrum der Stadt, der heutigen City, entwickelten sich konzentrische Wachstumsringe. Neben diesen Wachstumsringen erfolgte auch eine intensive Besiedlung entlang radialer Ausfallstraßen. Ein starker Industrialisierungsprozess und die zunehmende Bedeutung der Stadt Wien als Hauptstadt eines großen Reiches führten im 19. Jahrhundert zu einem bedeutenden Wachstumsschub. In den Jahren 1770 bis 1910 wuchs die Bevölkerung von 160.000 auf über zwei Millionen Einwohner an.⁴⁶ Besonders in den Jahren zwischen 1869 und 1910 erhöhte sich die Einwohnerzahl von etwa 890.000 um mehr als 130 Prozent auf über 2,08 Millionen.⁴⁷ Bis zur Eingemeindung der Vorstädte im Jahr 1850 war Wien eine Fußgängerstadt. Durch die etappenweise Einführung der Massenverkehrsmittel wurde dem Wachstum, mit zum Teil stark strukturverändernden Eingriffen, begegnet. Beschleunigt wurde dieses durch folgende Maßnahmen:

- Eingemeindung der Vorstädte (1850), Schleifung der Stadtmauern (1857-1864) und Errichtung der Ringstraßenzone auf den Gründen des Glacis (1861-1865);
- Regulierung der Donau (1869-1875) und Veranstaltung der Wiener Weltausstellung (1873);
- Eingemeindung der Vororte (1890), Abbruch des Linienwalls (1893) und Errichtung der Gürtelstraße (1889-1893);
- Bau der Stadtbahn, verbunden mit der Donaukanal- und Wienflussregulierung (1892-1911), Eingemeindung der Gebiete links der Donau (1904, 1910) und Schaffung des Wald- und Wiesengürtels (1905).⁴⁸

Neben dem regionalen Eisenbahnnetz spielte das innerstädtische Straßenbahnnetz bei dem schubartigen Wachstum der Stadt eine entscheidende Rolle. Diese beiden Verkehrssysteme

⁴⁶ Kotyza, Georg: Stadtentwicklungsplan für Wien – Entwurf. Tendenzen, Ziele und Maßnahmen der Stadtentwicklung. Magistrat der Stadt Wien MA 18 – Geschäftsgruppe Stadtplanung Stadtstrukturplanung. Wien, 1981, 43.

⁴⁷ Eigner, Peter/Resch, Andreas: Die wirtschaftliche Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert. In: Eder, Franz X. u.a.: Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum. Wien u.a. 2003, 9.

⁴⁸ Kurz, Ernst: Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr. Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.), Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung Heft 6. Essen, 1979, 75.

standen für zwei verschiedene Formen der räumlichen Stadtentwicklung: Entlang der Eisenbahnlinien entstanden bandartige oder perlenschnurartig aneinander gereihte Siedlungsschwerpunkte im Wiener Umland, und das eng verflochtene Straßenbahnsystem machte eine weitere kreisförmige Ausdehnung der Kernstadt möglich.⁴⁹ Nachdem noch in der Manufakturzeit die größten Betriebe in den gewerbereichen westlichen Vorstädten angesiedelt waren, verlagerten sich die bevorzugten Standorte platzaufwendiger Industrien im Zuge der Industrialisierung entlang der Eisenbahnachsen im Norden, Osten und Süden der Stadt. Die Innenbezirke waren aufgrund des expandierenden Tertiärsektors, ausgehend von der City, und aus Platzgründen in erster Linie Standorte für Klein- und Mittelbetriebe. Die im Gefolge des Stadtwachstums aus den teuren zentrumsnahen Gebieten verdrängten Arbeiter wohnten vorwiegend in unmittelbarer Nähe der großen Industriegebiete und auch in den weniger industriereichen westlichen Außenbezirken.⁵⁰

Nach dem Ersten Weltkrieg und dem Zerfall der Habsburgermonarchie wurde das dynamische Wachstum der Stadt unterbrochen. Die Bevölkerungszahl ging zurück, und die wirtschaftliche Bedeutung stagnierte.⁵¹ Die Zahl der Bewohner Wiens sank im Zeitraum 1917-1923 von 2,2 auf 1,8 Millionen ab.⁵² Die Weltwirtschaftskrise der 1930er Jahre brachte schließlich einen weiteren Bedeutungsverlust der Stadt, besonders als überregionales Finanz- und Industriezentrum, mit sich.⁵³ Nach dem Zweiten Weltkrieg geriet Wien, zusätzlich zu seiner Randlage innerhalb des Bundesgebietes, an den Rand des westeuropäischen Wirtschaftsgefüges. Trotz dieser Entwicklungen wuchs die Stadt Wien seit dem Ersten Weltkrieg, wenn auch bei weitem nicht so dynamisch wie zuvor, weiter an. Während in der Gründerzeit das Wachstum der Stadt durch die quantitative Zunahme von Bevölkerung und Betrieben hervorgerufen wurde, wuchs die Stadt danach aufgrund erhöhter Raumansprüche. Der Wohnraum der Bevölkerung, die Ausdehnung der öffentlichen Einrichtungen und der Betriebsstätten und der zunehmende Verkehrsbedarf erhöhten die flächenmäßige Ausdehnung der Stadt.⁵⁴ Nach der Wiederaufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg setzte 1955 eine Phase des überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstums ein, in der das Volkseinkommen stieg und die Stadt trotz stagnierender Einwohnerzahl weiter wuchs. In den 1950er Jahren beschränkte sich die Stadterweiterung noch auf eine vorsichtige Abrundung von bereits bestehenden

⁴⁹ Kotyza, 1981, 13.

⁵⁰ Banik-Schweitzer, Renate/Meißl, Gerhard: Industriestadt Wien. Die Durchsetzung der industriellen Marktproduktion in der Habsburgerresidenz. Wien, 1983, 150.

⁵¹ Kotyza, 1981, 43.

⁵² Lichtenberger, Elisabeth/Fassmann, Heinz/Mühlgassner, Dietlinde: Stadtentwicklung und dynamische Faktorialökologie. Beiträge zur Stadt- und Regionalforschung Band 8. Wien, 1987, 85.

⁵³ Eigner/Resch, 2003, 11.

⁵⁴ Kotyza, 1981, 43.

Siedlungsgebieten.⁵⁵ Der gesamte Stadtbereich war in den 1950ern von einem Aufschwung des sekundären Sektors gekennzeichnet. Die Vermehrung der größeren industriellen Produktionsstätten machte sich aber vor allem an den Stadträndern bemerkbar.⁵⁶ Die Schwerpunkte der Wohnbautätigkeit bildeten damals der Wiederaufbau, die Nutzung noch freier Baugründe im geschlossenen Stadtkern und auch schon erste größere Projekte außerhalb der dicht besiedelten Stadtregion. Das erste Projekt außerhalb des dicht verbauten Stadtgebiets war die Per-Albin-Hansson-Siedlung (West) in Wien Favoriten ab 1947. Bis 1960 wurde damit die dringendste Wohnraumnot in quantitativer Hinsicht weitgehend behoben. Während die Einwohnerzahl der inneren Bezirke dabei annähernd gleich blieb, erfolgte aus den überbelegten Arbeiterwohnungen in den äußeren Bezirken eine Abwanderung in die peripheren Siedlungsgebiete.⁵⁷

In den 1960er Jahren setzte eine deutliche Phase der Suburbanisierung ein, die vor allem von der Wohnbautätigkeit bestimmt war und zur Entstehung größerer Stadtrandsiedlungen, wie zum Beispiel der Großfeldsiedlung, führte.⁵⁸ Hohe Beschäftigungszahlen (sowohl im Bundesgebiet als auch in den europäischen Industriestaaten) bei geringer Arbeitslosigkeit markierten den starken wirtschaftlichen Aufschwung,⁵⁹ der bis Ende der 1960er Jahre viele innerstädtische Betriebe expandieren ließ. Aufgrund räumlicher Enge und aufgrund eines erhöhten Verkehrsaufkommens konnten diese Erweiterungen nicht im dicht bebauten Stadtgebiet vor sich gehen.⁶⁰ In der inneren Stadt schrumpfte die Wohn- und Arbeitsbevölkerung, während die äußeren Bezirke Gewinne verzeichneten. Nachhaltig setzte eine Tertiärisierung der Wirtschaft ein, die sich stadträumlich im Verdrängungsprozess der zentrumsnahen industriell-gewerblichen Standorte durch konkurrenzfähigere, weil zahlungskräftigere Nutzungen des tertiären Sektors ausdrückte. Als neue Standortanforderung orientieren sich Industriebetriebe nun in erster Linie am Autobahnanschluss⁶¹ und wanderten daher oft ins Umland der Stadt Wien oder gar nach Westösterreich ab.⁶² Mit der Stadterweiterung und großräumigen Funktionstrennung, u. a. durch den kommunalen Wohnbau, nahmen die Verkehrsströme zu. Mit wachsendem materiellem Wohlstand ging die

⁵⁵ Kotyza, 1981, 43f.

⁵⁶ Eigner/Resch, 2003, 38.

⁵⁷ Ebd., 41.

⁵⁸ Kotyza, 1981, 43f.

⁵⁹ Kratochwill, Sepp: Wiener Stadtlandschaften. Ein Plädoyer für Lebensqualität 1945-2000. Projektieren, Konzipieren, Konstruieren, Band 9. Wien, 1999, 50.

⁶⁰ Kotyza, 1981, 50f.

⁶¹ Eigner/Resch, 2003, 43.

⁶² Kotyza, 1981, 44.

Massenmotorisierung einher, der mit dem Ausbau des Straßensystems und ab der zweiten Hälfte der 1960er Jahre mit der späteren U-Bahn begegnet wurde.⁶³

Die Stadterweiterung vor dem Hintergrund der Desurbanisierungstendenzen der 1970er Jahre war vor allem durch Betriebsansiedlungen gekennzeichnet, da die Wohnbautätigkeit am Stadtrand in dieser Zeit zurückging und sich auf Standorte im dicht bebauten Stadtgebiet verlagerte. Der Wohnungsbau ab der Mitte der 1970er Jahre verlagerte sich weg von der Stadterweiterung und hin zur Stadterneuerung. Einerseits wurden ehemalige Betriebsstandorte für den Wohnbau genutzt, andererseits wurde die vorhandene Wohnbebauung verdichtet.⁶⁴ Das bedeutet nicht, dass im gründerzeitlichen Stadtgebiet in der Nachkriegszeit keinerlei Verbesserungen erfolgten. Zu erwähnen sind die Komfortsanierung bewohnter Wohnungen, die Verbesserung von Bassenwohnungen im engeren Sinn und der „Verlust“ an Altbau- und gründerzeitlicher Wohnungssubstanz durch Abbruch, Zusammenlegung bzw. Ausscheiden aus der Wohnnutzung.⁶⁵ Die Randwanderung der Industrie beschränkte sich nicht mehr auf die Verlegung von Betrieben in die äußeren Bezirke des Stadtgebietes, sondern die Abwanderungsdynamik hatte sich über die Wiener Stadt- bzw. Landesgrenzen hinaus dramatisch verstärkt.⁶⁶ Die Volkszählung im Jahr 1981 legte den schon länger wirksamen Vorgang einer Stadtflucht aus der Kernstadt in das Umland offen.⁶⁷ Als Arbeitsstättenzentrum zog die Stadt in diesem Jahr aus dem engeren und weiteren Umland täglich bereits rund 162.000 Menschen als Einpendler an.⁶⁸ Während der Ausbau des hochrangigen Straßennetzes fortgesetzt wurde, nahm 1974 mit der U4 die erste Untergrundbahn den Betrieb auf.⁶⁹

Der Stadtentwicklungsplan für Wien aus dem Jahr 1985 sollte „die endgültige Wende von einer Phase intensiver Stadterweiterung zur Stadterneuerung“ kennzeichnen.⁷⁰ Es stellten sich im Laufe der 1980er und 1990er Jahre deutliche Anzeichen einer Reurbanisierung ein. Die Randwanderung setzte sich deutlich gebremst weiter fort. Wiederum auftretende Arbeitsmarktprobleme, ein zunehmendes Ökologiebewusstsein und neue Formen direkter Bürgermitsprache gingen mit einem Schwinden des Wachstums- und Fortschrittsoptimismus der 1960er Jahre und mit zunehmender Skepsis hinsichtlich der Planbarkeit gesellschaftlicher Entwicklungen einher.⁷¹ Stadtplaner und Wirtschaftspolitiker mussten sich somit ab den

⁶³ Eigner/Resch, 2003, 46f.

⁶⁴ Kotyza, 1981, 44.

⁶⁵ Lichtenberger, 1987, 118.

⁶⁶ Eigner/Resch, 2003, 50f.

⁶⁷ Lichtenberger, 1987, 85.

⁶⁸ Ebd., 88.

⁶⁹ Eigner/Resch, 2003, 54.

⁷⁰ Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.): Stadtentwicklungsplan Wien. Wien, 1985, 1.

⁷¹ Dazu und im Folgenden Eigner/Resch, 2003, 55-62.

1980er Jahren auf geänderte Formen der Partizipation und der Politikstile einstellen. Der Schwerpunkt der Stadtentwicklung wurde auf die „sanfte Stadterneuerung“ gelegt. Angesichts einer wiederum wachsenden Bevölkerung wurde neben einer „inneren Stadterweiterung“ auch die „äußere Stadterweiterung“ forciert. Im Jahr 1992 bemerkte der damalige Stadtrat Dr. Hannes Swoboda, dass selbst die innere Stadterweiterung, also die Neunutzung größerer, nicht oder schlecht genutzter Flächen wie Bahnhofsareale oder Kasernen, nicht ausreichend Flächen schaffen könnte. Swoboda erachtete daher die äußere Stadterweiterung im Anschluss an das bestehende Siedlungsgefüge als absolut notwendig und die Stadterweiterung als Voraussetzung für eine humane Stadterneuerung.⁷²

⁷² Swoboda, Hannes: Zehn Fragen und Antworten zur Stadtentwicklung in einer neuen Wiener Gründerzeit. In: Fassbinder, Helga (Hrsg.): Strategien der Stadtentwicklung in europäischen Metropolen. Dokumentation des Fachkongresses der Stadtentwicklungsbehörde Hamburg und der TU Hamburg-Harburg am 6. und 7. November 1992. Hamburg, 1992, 89f.

Abb. 1: Die Wachstumsphasen der Stadt Wien

DIE WACHSTUMSPHASEN DER STADT WIEN

ZUSAMMENSTELLUNG: ERNST KURZ

GRÖSSE (STADT- ERWEITERUNG)	ZEIT der Stadterweiterung	Bezeichnung neu eingegliedelter Ortsteil	Fläche	Flächenzuwachs auf 100	Gesamtfläche der Stadt	Gesamt- Einwohnerzahl der Stadt	Zahl der Gemeinde- bezirke Wiens	Staat	Wien als Sitz des Herrschers	Herrscherhaus	Wiener Bürgermeister	
									Wien als Sitz des Bundespräsidenten			
0	350 v. Zr.	Siedlung VIANOMINA	?	—	?	?	—	Kelten	?	?	—	
	50 n. Zr. - 433	Castrum VINDOBONA	21 ha	100 %	21 ha	5.000 - 6.000	—	Römisches Imperium	Kaiser Marc Aurel	—		
	213 - 433	Municipium VINDOBONA einschl. Canabae	?	?	?	15.000 - 20.000	—		—			
	433 - 6. Jh. 6. Jh. - 8. Jh. 9. Jh. 907 - 991	Grenzstadt VINDOMINA VEDNJA, BEČ WENIA Grenzstadt BECS	?	—	?	?	—	Hunnen, Markomannen, Goten, Awaren, Slawen	?	?		
	um 1050	Langsangerdorf WIENNI	15 ha	+ 124 %	47 ha	?	—	Heiliges Römisches Reich	Herzog Heinrich II. Jasomirgott	Babenberger		
um 1150	Stephansviertel	11 ha	Herzog Leopold V.									
2	um 1200	Grabenviertel	22 ha	+ 142 %	114 ha	?	—	Heiliges Römisches Reich	König Ottokar II. von Böhmen	Przemysliden		
	1251 - 1270	Schottenviertel	10 ha									
	1251 - 1270	Burgviertel	35 ha									
	1270 - 1683	Befestigung	22 ha	+ 19 %	136 ha	ca. 30.000	—	Heiliges Römisches Reich Deutscher Nation	König Rudolf I.	Habsburger		
	10.10.1707	Eingemeindung des Glacis				—	Kaiser Joseph I.					
	1817 - 1823	Bürgerweiterung	11 ha	+ 8 %	147 ha	ca. 60.000	—	Kaiserreich Österreich	Kaiser Franz II.			
	1850	Kaiser Franz Josefs-Kaserne	3 ha	+ 2 %	150 ha		—					
3	6.3.1850	Vereinigung Innere Stadt und 34 Vorstädte	4.470 ha	+ 2900 %	5.620 ha	431.192	8	Kaiserreich Österreich			Joh. Kaspar v. SEILLER	
	8.10.1861	Schaffung des 5. Bezirkes (Margarethen) aus dem 4. Bez.				521.000	9				Andreas ZELINKA	
	27.9.1874	Schaffung des 10. Bezirkes (Favoriten) aus dem 4. Bez.				653.000	10				Cajetan FELDER	
4	19.12.1890	Vereinigung der Vororte mit der Stadt	12.188 ha	+ 217 %	17.812 ha	1.364.548	19	K. u. K. Österr. Ungar. Monarchie	Kaiser Franz Joseph I.	Joh. Nep. PRIA		
	24.3.1900	Schaffung des 20. Bezirkes (Brigittenau) aus dem 2. Bez.				1.674.957	20					
5	28.12.1904	Vereinigung der Gebiete links der Donau mit der Stadt	9.496 ha	+ 53 %	27.308 ha	1.727.000	21	K. u. K. Österr. Ungar. Monarchie	Kaiser Franz Joseph I.	Karl LUEGER		
	2.2.1907 11.2.1907 7.8.1907	Änderung von Bezirksgrenzen					21					
	6.7.1910	Vereinigung von Strebersdorf, Auhof, Maur mit Wien	502 ha	+ 2 %	27.805 ha	2.031.498	21			Josef NEUMAYER		
	3.10.1912	Änderung von Bezirksgrenzen				2.100.000	21			Richard WEIS- KIRCHNER		
	29.12.1921	Bundesland Wien (Trennungsgesetz)			27.805 ha	1.865.780	21			1. Republik Österreich	Michael HAINISCH	Jacob REUMANN
	22.12.1923 13.6.1930 14.12.1932 17.10.1935	Änderung von Bezirksgrenzen				1.874.130	21				Karl SEITZ	
	16.12.1936	Erweiterung Südwestfriedhof	34 ha	+ 0,2 %	27.839 ha	1.874.130	21				Wilhelm MIKLAS	Richard SCHMITZ
6	1.10.1938	Eingliederung von 95 nd. Randgemeinden zu Groß Wien (Gebietsänderungsgesetz)	93.702 ha	+ 336 %	121.541 ha	2.087.000	26	Deutsches Reich	—	Hermann NEUBACHER		
	26.7.1946	Alliiert Rat stimmt nicht zu					26	2. Republik Österreich (unter alliierter Besetzung)	Karl REINER	Theodor KÖRNER		
	22.3.1951 3.10.1952	Änderung von Bezirksgrenzen				1.766.000	26		—			
7	23.6.1954	Rückgliederung von 80 eh.nd. Randgemeinden zu NÖ	80.049 ha	+ 66 %	41.492 ha	1.620.000	24	2. Republik Österreich (neutral)	Theodor KÖRNER	Franz JONAS		
	2.7.1954	Bezirksgrenzen bleiben den Besatzungszonen angepaßt					24					
	21.10.1955	Zentralraumgemeinde WIEN neue Bezirkseinteilung				1.620.000	23	2. Republik Österreich (neutral)				

Quelle: Kurz, Ernst: Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr. Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.), Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung Heft 6. Essen, 1979, 8.

2.2 Die Stadtstruktur Wiens

Die Stadtstruktur der Stadt Wien wurde am deutlichsten vom konzentrischen Wachstum geprägt. Das Zentrum der Stadt bildet die Altstadt mit einem engen Straßennetz, dichter Bebauung und teilweise noch vorhandenem Hausbestand aus der Barockzeit. An die Stelle der ehemaligen Befestigungsanlagen und des vorgelagerten Glacis rückte die gründerzeitliche Ringstraßenbebauung mit vielen öffentlichen Gebäuden und repräsentativen Grünflächen. Die Altstadt bildet gemeinsam mit der Ringstraßenbebauung die Wiener City, in der sich hochrangige Einrichtungen aus Wirtschaft, Verwaltung und Kultur befinden. Bereits um 1981 war die City durch eine anhaltende Tendenz zur Verdrängung der Wohnnutzung samt den Wohnfolgeeinrichtungen gekennzeichnet.⁷³ In den 1970er Jahren schrumpfte die Wohnbevölkerung in der Wiener City beinahe um ein Viertel. Von 1981 bis 1991 sank die Bevölkerungszahl um weitere 7,9 Prozent auf 18.002 Personen ab. Im gleichen Zeitraum ging die Zahl der in den Sachgüter produzierenden Wirtschaftsabteilungen unselbstständig Beschäftigten in der City um 62 Prozent auf nur noch 3.249 Personen zurück. Die Gesamtzahl der Arbeitsstätten schrumpfte hier ebenso, da der Verdrängungsdruck auf den sekundären Sektor stärker als die Zuwächse im Dienstleistungssektor war. Diese waren in der Inneren Stadt an die Grenzen ihrer Expansionsmöglichkeiten gestoßen.⁷⁴ 1992 beschrieb der damalige Stadtrat Hannes Swoboda die Wiener City als ein klar, eng umgrenztes Zentrum, welches durch eine Konzentration von tertiären Arbeitsplätzen im privaten und öffentlichen Bereich gekennzeichnet und damals überlastet war.⁷⁵

An die City schließen die ehemaligen Vorstädte bis zum Gürtel an. In diesem feinmaschig gemischten Gebiet befanden sich 1981 ein ausgewogenes Verhältnis von Wohn- und Betriebsstätten und ein ausreichendes Angebot an Einrichtungen der wirtschaftlichen Nahversorgung und an öffentlichen Einrichtungen. Besonders im Einzugsbereich von Verkehrsknotenpunkten (z. B. Karlsplatz und Landstraße) war das Gebiet aber vom Citybildungsprozess erfasst worden. In der Phase der Desurbanisierung in den 1970er Jahren hatten diese Gebiete an Arbeitsplätzen verloren, da Betriebe zu wenige Expansionsmöglichkeiten vorfanden, unter schlechten Verkehrsbedingungen litten oder eine zu hohe Umweltbelastung verursachten. Noch deutlicher hatte die Bevölkerungszahl abgenommen. Gründe dafür waren nicht ausreichende Wohnräume mit angemessenen

⁷³ Kotyza, 1981, 44f.

⁷⁴ Eigner/Resch, 2003, 56f.

⁷⁵ Swoboda, 1993, 92f.

Umweltbedingungen und Parkplatzmangel.⁷⁶ Während die Wohnbevölkerung in diesem Gebiet nach einer Schrumpfung um 13,5 Prozent in den 1970ern von 1981 bis 1991 um weitere 2,2 Prozent sank, nahm die Arbeitsbevölkerung in den 1980ern erstmals wieder leicht zu.⁷⁷

Der gründerzeitliche Bereich außerhalb des Gürtels war in ähnlicher Weise als Mischgebiet strukturiert, wie das Gebiet innerhalb des Gürtels. Die Wohnungsstruktur war jedoch deutlich schlechter und wies große Mängel auf. Die Bebauung war weniger hoch und dicht als innerhalb des Gürtels.⁷⁸ Da es aufgrund der andauernden kreisförmigen Ausdehnung der Stadt ab einer bestimmten Stadtgröße immer schwieriger wurde, am Stadtrand ein enges öffentliches Verkehrsnetz bereitzustellen, war auch der private Autoverkehr ein entscheidender Moment für das kreisförmige Wachstum. Am Stadtrand entstanden große Wohngebiete und große Industriezonen.⁷⁹ In den 1960er Jahren stieg die Bevölkerungszahl in diesen Gebieten um 6,2 Prozent auf 1,053.141 Personen an. Während in den 1970er Jahren auch in den äußeren Bezirken, wie in der gesamten Stadt, die Bevölkerung zurückging, nahm die Zahl der Einwohner von 1981 bis 1991 wieder um 2,2 Prozent auf 1,064.037 Personen zu. Die Arbeitsbevölkerung wuchs in diesem Gebiet stetig. Zwischen 1971 und 1981 wuchs sie in den Außenbezirken um 11,7 Prozent auf 401.368 und von 1981 bis 1991 um acht Prozent auf 433.645 Personen an.⁸⁰

Neben dem Kontrast zwischen eng verflochtenem öffentlichen Verkehrssystem und privatem Autoverkehr ist eine großräumige Funktionsentflechtung ein Charakteristikum der Stadt Wien. Während sich im Stadtzentrum der Verwaltungs- und Dienstleistungssektor konzentrierte, überwogen am Stadtrand Wohngebiete und Industriezonen. Dazwischen befanden sich die gemischt genutzten Altbaugebiete des dicht bebauten Stadtgebietes.⁸¹ Die räumliche und funktionale Asymmetrie zwischen dem Westteil als bevorzugtem Wohngebiet, der Zone mit City- und Zentrendynamik und der im Südosten anschließenden Hauptsuburbanisierungszone, in die auch die Dienstleistungssuburbanisierung einbezogen ist, bzw. fast ausschließlich industrieller Funktion und geringer stadtfunktionaler Integration, stellt ein wesentliches Kennzeichen der Stadtstruktur Wiens dar. Die Raumstruktur der Stadt ist durch einen deutlichen „Zentren-Rand-Gegensatz“ gekennzeichnet, sodass die City als

⁷⁶ Kotyza, 1981, 45.

⁷⁷ Eigner/Resch, 2003, 56.

⁷⁸ Kotyza, 1981, 45.

⁷⁹ Ebd., 13f.

⁸⁰ Eigner/Resch, 2003, 42, 48 und 56.

⁸¹ Kotyza, 1981, 13f.

Kernraum, als Angelpunkt aller räumlichen Standortentscheidungen und Verlagerungsprozesse angesehen werden muss.⁸²

Durch diese Konzentration, vor allem des Verwaltungs- und Dienstleistungssektors auf die City, war Wien um 1989 auf ein großes Hauptzentrum ausgerichtet. Diese monozentrische Stadtstruktur wurde aber bereits damals durch eine Reihe gut ausgestatteter Haupt- und Bezirkszentren ergänzt. Somit wies Wien sowohl eine monozentrische als auch abgeschwächt eine polyzentrische Stadtstruktur auf.⁸³

2.3 Die Zentrenstruktur Wiens

Die Zentrenstruktur der Stadt Wien war um 1989 durch einen deutlich hierarchischen Aufbau geprägt. Auf der einen Seite bestand eine starke Ausrichtung auf die City, das höchstrangige Zentrum der Stadt. Auf der anderen Seite gab es eine Reihe von Bezirkszentren, die über ein hohes Maß an Eigenständigkeit verfügten. Die starke Ausrichtung auf die City lag sowohl in dem hohen Maß an citybildenden Funktionen der Inneren Stadt als auch in der Struktur der Stadt, da alle wesentlichen Geschäfts- und Verkehrsstraßen zur City führten, begründet.⁸⁴ In Abhängigkeit der Entwicklung dieses innerstädtischen Verkehrswegenetzes und aufgrund der Bezirksbildung entstanden schon in der Gründerzeit im Wesentlichen die Hauptgeschäftsstraßen der Bezirke.⁸⁵ Die City beherbergte um 1985 alle wesentlichen Hauptstellen der Verwaltung und des Versicherungs- und Kreditapparates und alle bedeutenden Kultureinrichtungen.⁸⁶ Bereits in den 1960er Jahren wurde unter Roland Rainer eine polyzentrale Struktur angedacht, da die City in ihrem traditionellen Umfang nicht als geeignet angesehen wurde, den steigenden Raumbedürfnissen des tertiären Sektors zu genügen.⁸⁷ Zu ihrer Entlastung stellte Rainer die Errichtung neuer Zentren in Kagran, Liesing, Favoriten und ein Universitätszentrum auf dem Gelände des alten allgemeinen Krankenhauses in den Vordergrund seiner Detailplanung. Seine damaligen, wenn auch sehr allgemein

⁸² Staudacher, Christian: Wirtschaftsdienste. Zur räumlichen Organisation der intermediären Dienstleistungsproduktion und ihrer Bedeutung im Zentren-Region-System Österreichs. Wiener Geographische Schriften, Band 62/63. Wien, 1992, 196.

⁸³ Magistrat der Stadt Wien, 1985, 16.

⁸⁴ Kotyza, 1981, 46.

⁸⁵ Lichentberger, 1987, 131.

⁸⁶ Kotyza, 1981, 46.

⁸⁷ Institut für Stadtforschung (Hrsg.): Stadtplanung Wien 1963-1969. Wien, 1971, 29.

gehaltenen elf „Grundsätze für die künftige städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien“ sahen als vierten Punkt ebenfalls die „Bildung städtebaulicher Zentren“ vor.⁸⁸

Neben der City stellte um 1981 die Mariahilfer Straße ein Hauptzentrum von besonderer Bedeutung dar. Mit ihrer Anziehungskraft bis weit über die Grenzen Wiens hinaus besaß sie den außerordentlichen Rang als übergeordnetes Geschäfts- und Einkaufszentrum mit Hinwendung zu Massenartikeln.⁸⁹ Gemeinsam mit der City bildete die Mariahilfer Straße die zwei höchstrangigen Zentren Wiens. Während die Mariahilfer Straße auf den Massenkonsum ausgerichtet war, beherbergte die City Güter des individualisierten Bedarfs. Der gemeinsame Umsatz der beiden Zentren betrug 1974 rund 27,3 Prozent des Gesamtumsatzes des zentrenorientierten Einzelhandels in Wien.⁹⁰

Der Kernbereich der Stadt innerhalb des Gürtels wurde um 1981 von der City, der Mariahilfer Straße, den Hauptzentren um die Verkehrsknoten Landstraße und Karlsplatz und einer Reihe von Bezirkszentren und Geschäftsstraßen gebildet, die diesen Kernbereich mit zentralen Einrichtungen gut versorgten. Da das Wachstum im Kernbereich der Stadt 1981 schon deutlich begrenzt war, empfingen die Hauptzentren außerhalb des Gürtels Wachstumsimpulse.⁹¹

Neben dem Kernbereich der Stadt gab es um 1981 bereits vier Hauptzentren, die über regionale Bedeutung, gute Erschließung über öffentliche Verkehrsmittel und damals über entsprechende Ausbaureserven verfügten:

1. Hauptzentrum Favoriten: entwickelte sich durch den Bau der U1 zu einem dynamischen Hauptzentrum, dessen Bedeutung durch Nebengeschäftsstraßen und verstreut liegende Geschäfte verstärkt wurde.
2. Hauptzentrum Meidlinger Hauptstraße: stand schon 1981 in Konkurrenz mit dem regionalen Einkaufszentrum Shopping City Süd (SCS) in Vösendorf, welches ausschließlich auf Konsumenten mit privaten Automobilen ausgerichtet war.
3. Hauptzentrum Floridsdorf: stellte traditionell seit dem 19. Jahrhundert den Mittelpunkt des Bezirksgeschehens des großen 21. Wiener Gemeindebezirks dar.

⁸⁸ Pirhofer, Gottfried/Stimmer, Kurt: Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005. Wien, 2007, 48-50.

⁸⁹ Ebd.

⁹⁰ Indrak, Ottokar: Stadtentwicklungsplan Wien, Wirtschaft und Finanzen. Magistrat der Stadt Wien – MA 18. Wien, 1978, 20.

⁹¹ Kotyza, 1981, 46.

4. Hauptzentrum Kagran: erschien 1981 als besonders ausbaufähig, da das Kagraner Zentrum bzw. Donauzentrum ein großes regionales Hinterland versorgen konnte und über Flächenreserven in unmittelbarer Umgebung verfügte.⁹²

Das 1975 eröffnete Donauzentrum konnte die quantitative und qualitative Versorgung des Siedlungsgebietes im Norden Wiens mit 22.800 m² Verkaufsfläche schon in der Anfangsphase übernehmen und erlangte überregionale Bedeutung. In den Jahren von 1980 bis 2000 wurde das Zentrum stetig erweitert und verfügt gegenwärtig (2009) über eine Gesamtfläche von 225.000 m², auf der neben Shops auch Dienstleistungen und Gastronomiebetriebe angesiedelt sind.⁹³

Ebenso wie das Donauzentrum wuchs die Shopping City Süd am Rande der Stadt Wien in Vösendorf permanent an. Das 1976 eröffnete Zentrum wuchs innerhalb von dreißig Jahren auf eine Fläche von 320.000 m² an. Durch die Anbindung an die Südautobahn A2 und die Triester Straße B17 sowie mit 10.000 Parkplätzen zieht die SCS besonders Kunden, die mit dem Auto anreisen, an.⁹⁴

Zu den vier Hauptzentren aus dem Jahr 1981 kam im STEP 1985 das Zentrum Simmering hinzu. Gemeinsam war all diesen fünf Hauptzentren, dass sie durch den Anschluss an wichtige Verkehrsknoten gekennzeichnet waren.⁹⁵ Ergänzt wurde die Struktur der Hauptzentren durch die Bezirkszentren, die eine gute räumliche Verteilung über das Stadtgebiet aufwiesen. In räumlichem Zusammenhang mit einem Hauptzentrum stellten sie eine ausreichende Versorgungseinheit dar. Auf die Bezirkszentren folgten Nebengeschäftsstraßen und dann die Ladengruppen und Einzelläden, denen aufgrund ihrer dispersen Verteilung vor allem Nahversorgungsfunktion zukam.⁹⁶

⁹² Ebd., 46f.

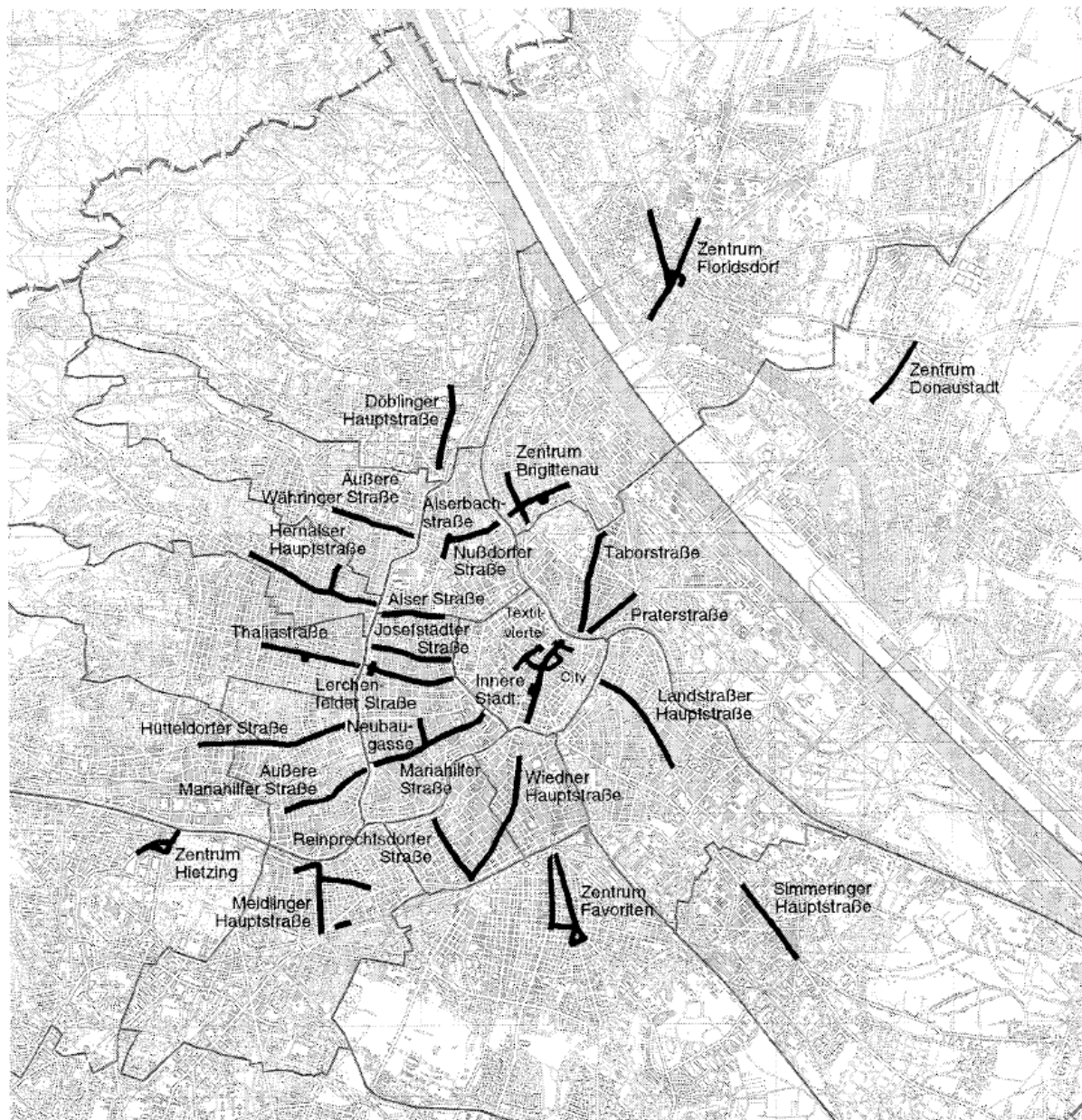
⁹³ Donauzentrum Betriebsführungsges.m.b.H.: Über das Donauzentrum. Online unter: <http://www.donauzentrum.at/html/donauzentrum.php?nav=allgemeines> (15.06.2009).

⁹⁴ Shopping Center Vösendorf Verwaltungsges.m.b.H.: Geschichte – über die SCS. Online unter: <http://www.scs.at/scs/topnavcenter/unternehmen/Geschichte.de.php> (15.06.2009).

⁹⁵ Magistrat der Stadt Wien, 1985, 56.

⁹⁶ Indrak, 1978, 20.

Abb. 2: Hauptgeschäftsstraßen und Geschäftszentren in Wien (1990)



Quelle: Doubek, Claudia/Kaufmann, Albert/Steinmann, Otto: Einkaufsverhalten der Wiener. Wiener Kaufkraftströme 1990. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 43. Wien, 1993, 94.

Durch die Randwanderung der Bevölkerung ergab sich auch eine Verlagerung der Kaufkraft in die äußeren Stadtgebiete, die bereits damals zu Problemen für innerstädtische Zentren führte. Die City war damals nicht betroffen, da das Kultur- und Geschäftsleben in Verbindung mit dem Vergnügungssektor das Zentrum belebte. Betroffen von der Randwanderung waren vor allem die kleineren Zentren innerhalb des Gürtels. Mit Maßnahmen wie Fußgängerzonen, Schutzzonen gegen bauliche Verdichtung, Altstadterhaltungsförderungen und dem U-Bahn

Bau sollten die damals vorhandene Mischung der städtischen Nutzungen und der Charakter der Altstadtgebiete erhalten werden.⁹⁷

Trotz Randwanderung wurden im Jahr 1990 noch 38,2 Prozent der einzelhandelsrelevanten Wiener Kaufkraft in den 26 Wiener Hauptgeschäftsstraßen oder Einkaufszentren ausgegeben. 6,6 Prozent flossen damals in die drei großen Zentren im nahen Wiener Umland, nämlich in die Shopping City Süd und in die Einkaufsgebiete Langenzersdorf und Vösendorf.⁹⁸ Waren des Kurzfristbedarfs wurden 1990 zu 50 Prozent im Wohnungsnahbereich und zu 85 Prozent im eigenen Wohnbezirk besorgt, was auf eine generell gute Nahversorgung hindeutet. Insgesamt wurden 70 Prozent aller Einkäufe im eigenen Wohnbezirk durchgeführt, was ein Indiz für eine gute Bezirksversorgung ist. Besonders der tägliche Lebensmitteleinkauf wurde im Wohnungsnahbereich getätigt. Beim Vorratseinkauf für Lebensmittel und Haushaltswaren kam 1990 den Streulagen eine ähnliche Bedeutung zu wie dem Wohnungsnahbereich. Im Auswahlbedarf wurde nur etwa jeder zehnte Einkauf im Wohnungsnahbereich getätigt. Gerade dabei kam den Wiener Geschäftsstraßen und Einkaufszentren eine hohe Bedeutung zu.⁹⁹

⁹⁷ Magistrat der Stadt Wien, 1985, 55f.

⁹⁸ Doubek u. a., 1993, 12.

⁹⁹ Ebd., 2-7.

2.4 Zentrenkategorisierung und -hierarchie in Wien

Im Werkstattbericht der Stadt Wien zur Zentrensituation im Raum Wien aus dem Jahr 1996 wurde auf die Zentrensituation Wiens im Jahr 1986 eingegangen. Das 1986 bestehende Zentrensystem wurde darin nach Gesamtumsatz und Verkaufsfläche in sechs hierarchische Stufen gegliedert:

1. **Überregionale Zentren:** Gesamtumsatz > 5 Mrd. Schilling, Verkaufsfläche > 130.000 m²;
2. **Regionale Zentren** (mit Funktion eines Bezirkszentrums): Gesamtumsatz > 2 Mrd. Schilling, Verkaufsfläche > 40.000 m²;
3. **Regionale Fachmarktzentren** – individualverkehrsorientiert: Gesamtumsatz zwischen 0,5 und 1,9 Mrd. Schilling, Verkaufsflächensumme > 30.000 m²;
4. **Bezirkszentren 1. Kategorie:** Gesamtumsatz zwischen 1 und 1,5 Mrd. Schilling, Verkaufsfläche > 20.000 m²;
5. **Bezirkszentren 2. Kategorie** bzw. größere Bezirksteilzentren: Gesamtumsatz zwischen 600 und 1.000 Mio. Schilling, Verkaufsfläche zwischen 10.000 und 20.000 m²;
6. **Bezirkszentren 3. Kategorie** bzw. kleinere Bezirksteilzentren: Gesamtumsatz < 600 Mio. Schilling, Verkaufsflächen zwischen 7.000 und 10.000 m².¹⁰⁰

Eine Gliederung aus dem Jahr 1990 weist geringe Unterschiede zu der Wiener Zentrenhierarchie aus dem Jahr 1986 auf. Mit der Neustrukturierung von sechs auf fünf Zentrenkategorien erfolgte 1990 auch eine Neueinteilung der Zentren in Bezug auf die Umsatzhöhen. Über die Verkaufsflächengrößen wurden in der neueren Hierarchie von 1990 keine Angaben gemacht. Die Kategorisierung nach Umsatzhöhen wurde so getroffen, dass überregionale Wiener Zentren eine Umsatzhöhe über 5 Mrd. Schilling und regionale Wiener Zentren eine Umsatzhöhe über 1,5 Mrd. Schilling aufwiesen. Wiener Bezirkszentren 1. Kategorie wiesen eine Umsatzhöhe über 1 Mrd. und Bezirkszentren 2. Kategorie über 500 Mio. Schilling auf. Die Wiener Bezirkszentren bzw. Geschäftsbereiche 3. Kategorie wurden

¹⁰⁰ Stadtplanung Wien (Hrsg.): Zentrensituation im Raum Wien. MA 18. Wien, 1996, 5.

nicht näher nach Umsatzhöhen definiert. Sie wurden lediglich als schwächere Bezirkszentren und Geschäftsstraßen mit atypischer Angebotsstruktur beschrieben.¹⁰¹

Abb. 3: Typisierung der Geschäftsstraßen nach den Kriterien Umsatzhöhe (ausschließlich aus der Wiener Kaufkraft) und Bedeutung der Einzugsbereiche

1. Überregionale Wiener Zentren Umsatzhöhe über 5 Mrd. S Anteil des eigenen Bezirks am Umsatz. unter 50 % Innere Stadt (City und Textilveriertel) Mariahilfer Straße/Neubau gasse
2. Regionale Wiener Zentren (mit Funktion eines Bezirkszentrums) Umsatzhöhe über 1,5 Mrd. S Anteil des eigenen Bezirks am Umsatz. unter 60 % Zentrum Favoriten Meidlinger Hauptstraße Thaliastraße
3. Wiener Bezirkszentren 1. Kategorie Umsatzhöhe über 1 Mrd. S Anteil des eigenen Bezirks am Umsatz. zwischen 60 und 75 % Zentrum Donaustadt Zentrum Floridsdorf Landstraßer Hauptstraße Simmeringer Hauptstraße Zentrum Brigittenau Hütteldorfer Straße Hernals Hauptstraße
4. Wiener Bezirkszentren 2. Kategorie Umsatzhöhe über 500 Mio. S Anteil des eigenen Bezirks am Umsatz. zwischen 55 und 70 % Taborstraße Nußdorfer Straße/ Alserbachstraße Äußere Währinger Straße Alser Straße
5. Wiener Bezirkszentren bzw. Geschäftsbereiche 3. Kategorie Schwächere Bezirkszentren und Geschäftsstraßen mit atypischer Angebotsstruktur Reinprechtsdorfer Straße Josefstädter Straße Zentrum Hietzing Äußere Mariahilfer Straße Wiedner Hauptstraße Praterstraße Döblinger Hauptstraße Lerchenfelder Straße

Quelle: Doubek, Claudia/Kaufmann, Albert/Steinmann, Otto: Einkaufsverhalten der Wiener. Wiener Kaufkraftströme 1990. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 43. Wien, 1993, 90.

¹⁰¹ Doubek u.a., 1993, 18 u. 90.

3. Berlin um 1989

3.1 Die historische Stadtentwicklung Berlins

Wie andere Großstädte, wuchs auch Berlin durch die Vereinigung mehrerer Dörfer und Städte zu einer Verwaltungseinheit und somit zu einer Großstadt zusammen.¹⁰² Nachdem um 1860 noch innerhalb der Festungsanlage die kleine Vorstadt „Neukölln am Wasser“ entstanden war¹⁰³, wurde am 1. Jänner 1861 die größte territoriale Erweiterung Berlins im 19. Jahrhundert wirksam.¹⁰⁴

Berlin wurde im letzten Drittel des 19. Jahrhunderts zum Eisenbahnknotenpunkt Deutschlands und zum Ort der leistungsfähigsten lokalen Massenverkehrsmittel. Die zentralen Strecken und Knotenpunkte des innerstädtischen Schienenverkehrs schufen Voraussetzungen für die Citybildung, für Kaufhäuser, öffentliche wie private Verwaltungen, d.h. für den tertiären Sektor, und beschleunigten damit die Verdrängung der Wohnbevölkerung in der zur Altstadt gewordenen vorindustriellen Stadt, den Abriss der dortigen Bausubstanz und die Zusammenlegung der Kleingrundstücke. Damit wurde der Ausbau des Massenverkehrs im 19. Jahrhundert eine Bedingung für die Randwanderung der Berliner Industrie, indem er ein Auseinanderrücken von Fabrik und Wohnort ermöglichte. Die expandierende Massenarbeit war die Grundlage für die Berliner Mietskasernen, durchmischt mit Gewerbe. Dem Massenwohnen stand das „verschwenderische Großbürgertum“ mit seinen Wohnraumbedürfnissen gegenüber. Der liberalistische Städtebau begründete in den Jahren 1871 bis 1918 die moderne Stadtstruktur Berlins, die später modifiziert, aber nicht mehr grundsätzlich revolutioniert wurde.¹⁰⁵

Während in den USA das Automobil als zentraler Motor der Industrialisierung und des Massenkonsums im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts bezeichnet werden kann, rückte das Auto auch in der Weimarer Republik in die Reichweite der oberen Angestellten. Der Massenverkehr wurde weiterhin durch S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn und Omnibus abgewickelt, doch die öffentlichen Vorleistungen für das private Massenmobil

¹⁰² Forschungsstelle für den Handel Berlin (FfH) (Hrsg.): Die Standortstruktur des Einzelhandels in Berlin (West) und ihre Veränderungen – eine Untersuchung zur Versorgungslage der Bevölkerung bis 1990. FfH Berlin, 1978, 82.

¹⁰³ Schwenk Herbert: Berliner Stadtentwicklung von A bis Z. Kleines Handbuch zum Werden und Wachsen der deutschen Hauptstadt. Berlin, 2001, 87.

¹⁰⁴ Ebd., 166.

¹⁰⁵ Bodenschatz, Harald/Sewing, Werner: Stadtbaugeschichte Berlins aus sozialwissenschaftlicher Perspektive. Materialien zur Architektur- und Planungssoziologie Heft 3/1991, Berlin, 1991, 5f.

(Straßenumbau, -erweiterung und -durchbruch) wurden zumindest auf planerischer Ebene forciert. Die autogerechte Stadt gewann damals an konzeptionellen Konturen. Die uneingelösten Hoffnungen wie die Errichtung sozialer Massenwohnungen an der städtischen Peripherie und die Produktion billiger Autos für breitere Bevölkerungsschichten wurden durch die Weltwirtschaftskrise begraben. Zugleich scheiterte damit die Planung eines großzügigen autogerechten Umbaus des Berliner Stadtzentrums.¹⁰⁶ Großberlin erhielt 1920 durch einen Verwaltungsakt die noch heute gültigen Grenzen. Zahlreiche selbstständige Gemeinden wurden damals mit ihren eigenen Versorgungszentren zur Stadt Berlin zusammengefasst.¹⁰⁷ Damit waren die kommunale Zersplitterung und die Behinderung der Stadtentwicklung infolge des Fehlens durchgreifender raumordnender Maßnahmen überwunden und das neue Gesamtgebiet konnte nach einheitlichen Gesichtspunkten und Grundsätzen geordnet werden.¹⁰⁸

In den Jahren 1933 bis 1945 zeigte sich die Kriegswirtschaft als beschleunigendes Element der Durchstaatlichung der Gesellschaft und der Rationalisierung von Produktion und Alltag. Die Nachkriegsgesellschaft der 50er Jahre und das Wirtschaftswunder hatten diese Strukturen zur Voraussetzung. Von 1933 bis 1944 wurden in Berlin 100.000 neue Wohnungen gebaut, wobei der Höhepunkt der Produktion im Jahr 1937 lag. In den ersten Jahren wurden vor allem Kleinhaussiedlungen gebaut, ab 1937 wurde der Massenwohnungsbau propagiert, der 1940 wiederum durch den vorrangigen Bau von größeren Wohnungen für die „Normalfamilie“ mit vier Kindern abgelöst wurde.¹⁰⁹

Nach dem Zweiten Weltkrieg kennzeichneten der Besitz eines Massenautomobils und einer Sozialwohnung den Erfolg des Wirtschaftswunders. Das Automobil prägte in der Nachkriegszeit nicht nur die stadtplanerische Diskussion, sondern es veränderte auch die Nutzungen des städtischen Raums, das Bild der Stadt und den städtischen Alltag. Neben dem Straßenbauprogramm lief auch der Bau von Sozialwohnungen auf Hochtouren. Die Stadt der 50er Jahre wurde vor allem am Stadtrand realisiert. Daneben wurde eine gewaltige Reduzierung der Einwohnerzahl pro Hektar in der Innenstadt angestrebt.¹¹⁰

In den 1960er und den frühen 1970er Jahren wurde der Massenverkehr Realität und die Konzeption eines sozial und städtebaulich nivellierenden Massenwohnungsbaus stadtweit, durch den Bau von Großsiedlungen am Stadtrand und durch die Kahlschlagsanierung in der

¹⁰⁶ Bodenschatz, 1991, 11-14.

¹⁰⁷ Forschungsstelle für den Handel Berlin (FfH), 1978, 82.

¹⁰⁸ Schwenk, 2001, 218.

¹⁰⁹ Bodenschatz, 1991, 16f.

¹¹⁰ Ebd., 19f.

Innenstadt, umgesetzt. Eine geringere Dichte in der Innenstadt, Verdichtung der Peripherien, Entmischung und Zentralisierung der Funktionen waren die damaligen Ziele.¹¹¹ Im Westen der Stadt entstanden die Trabantenstädte, im Osten entstanden Großsiedlungen, die durch kompakte Bauweise auf freien Flächen möglichst viele Wohneinheiten bereitstellen sollten. Auf Einrichtungen zur Versorgung der Bevölkerung wurde dabei meist vergessen.¹¹²

Mit der Wirtschaftskrise Mitte der 1970er Jahre wurde der Niedergang des sozialstaatlichen Stadtentwicklungsmodells der vorangegangenen Jahre eingeleitet. In den 1980er Jahren wurden nicht nur die städtischen Peripherien, sondern auch Teile der Innenstadt zu Orten des bevorzugten Wohnens. Der Mythos des Massenautomobils verblasste nach dessen Realwerdung und Diskussionen um den Rückbau von Straßen und um Verkehrsberuhigung setzten ein. Mit dem Fall der Mauer Ende 1989 nahm der Automobilverkehr erneut stark zu und überflutete die Gesamtstadt.¹¹³

Prinzipiell war die Entwicklung Berlins ab den 1950er Jahren durch folgende demographische Faktoren gekennzeichnet:

- Hohe Zuwanderung, vor allem durch Flüchtlinge in den 50er Jahren,
- Abwanderung vieler Arbeitskräfte nach dem Mauerbau 1961 in das Bundesgebiet,
- hoher Sterbeüberschuss in den 70er Jahren, der durch den Zuzug junger Familien nach Berlin (Ost) insgesamt nicht ausgeglichen wurde,
- beginnender Zuzugsgewinn in den 80er Jahren mit steigender Tendenz für das letzte Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts.¹¹⁴

Berlin verfügte 1989 über eine Fläche von 7.336 km² (883 km² Kernstadt und 6.453 km² Umland), über 4,285.500 (3,413.300 in der Kernstadt und 872.200 im Umland) Einwohner und damit durchschnittlich über 584 (3.866 in der Kernstadt und 135 im Umland) Einwohner pro km².¹¹⁵

¹¹¹ Bodenschatz, 1991, 22f.

¹¹² Mönninger, Michael: Herausforderungen an die Metropole Berlin. In: Mönninger, Michael (Hrsg.): Das Neue Berlin. Baugeschichte und Stadtplanung der deutschen Hauptstadt. Frankfurt am Main/Leipzig, 1991, 15.

¹¹³ Bodenschatz, 1991, 24f.

¹¹⁴ Marth, Uwe: Die räumliche Entwicklung Berlins. In: Praxis Geographie, 2/1991, 22.

¹¹⁵ Zimmermann, Gisela: Berlin im Wandel. In: Praxis Geographie, 2/1991, 5.

3.2 Die Stadtstruktur Berlins

Parallel zu den Stadterweiterungen vollzogen sich erhebliche Veränderungen in der städtebaulichen Gestaltung Berlins. Mit dem Ausbau Berlins wuchs der Bedarf an Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden dermaßen an, dass viele wertvolle Bauten und ganze Straßenzüge der Innenstadt abgerissen wurden. Das historische Berlin verlor weitgehend seinen ursprünglichen Charakter.¹¹⁶ Seine Rolle als deutsches Zentrum der industriellen Revolution hat die Struktur der Stadt und damit auch die Formen des Bauens, Lebens und Wohnens nachhaltig beeinflusst. „Berliner Urbanität“ wird nach Stefan Geiss und Ulrich Pfeiffer bis heute gleichgesetzt mit den viergeschossigen Mietshäusern der Gründerzeit, die in weiten Bereichen der Innenstadt noch heute für typisches Berliner Wohnen stehen¹¹⁷ und gemeinsam den so genannten Wilhelminischen Ring bilden. Als innere Begrenzung dieses Rings gilt die 1866-1869 abgerissene einstige Zoll- oder Azkisemauer. Als äußere Begrenzung wird allgemein der S-Bahnring angesehen.¹¹⁸ Innerhalb dieses S-Bahnringes und in seiner Nähe konzentriert sich das verdichtete Wohnen mit fünf und mehr Geschossen in geschlossenen Häuserblöcken. Mit zunehmender Entfernung vom Stadtzentrum wird die Bebauung lockerer und offener. Am Stadtrand dominieren Stadtvillen auf großzügigen Grundstücken und Etagenwohnungen, Reihenhäuser sowie Einzel- und Doppelhäuser mit ein bis drei Geschossen, jedoch auch Großsiedlungen mit Hochhäusern.¹¹⁹

Großwohngebiete und Einfamilienhaussiedlungen haben besonders im Westteil der Stadt die Bevölkerung in die Außenbezirke gezogen. Vor der Wende kehrten sich die beiden Stadthälften den Rücken zu. Nur noch die technische Infrastruktur nutzte zum Teil alte Verbindungsstränge. Die öffentlichen Verkehrsnetze waren getrennt. Im Ostteil Berlins wurden in der kompakten Stadt, also in der verdichteten Wohnzone, in einer Abfolge konzentrischer Kreisbögen Schnellverkehrsstraßen (Tangenten) ausgebaut. Mit der Anbindung der Großwohngebiete an die Schnellverkehrsstraßen in Berlin (Ost) wurde ebenso

¹¹⁶ Schwenk, 2001, 90.

¹¹⁷ Geiss, Stefan/Pfeiffer, Ulrich: Die Berliner Wohnungswirtschaft seit der Vereinigung. In: Momper, Walter u.a. (Hrsg.): Berlins Zweite Zukunft. Aufbruch ins 21. Jahrhundert. Berlin, 1999, 227.

¹¹⁸ Luisenstädtischer Bildungsverein e.V.: Wilhelminischer Mietskasernengürtel. Online unter:

http://web.archive.org/web/20080110233009/http://www.luise-berlin.de/Stadtentwicklung/texte/3_10_wilhelmin.htm (03.04.2009).

¹¹⁹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Atlas zur Stadtentwicklung. Online unter:

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/atlas/de/flaechennutzung.shtml (03.04.2009).

wie durch die Insellage von Berlin (West) jene Zersiedlung des Umlandes vermieden, die in den Stadtregionen der Bundesrepublik zur Regel geworden sind.¹²⁰

Die gewerblichen und industriellen Standorte lagen in der Mehrzahl am S-Bahnring oder außerhalb von ihm. Sie konzentrierten sich an Wasserwegen und Fernbahntrassen. Die Flächen lagen schwerpunktmäßig im Südosten (Adlershof / Johannisthal, Schöneeweide), im Südwesten (Tempelhof und Marienfelde), im Osten (Marzahn) sowie im Westen (Spandau, Siemensstadt).¹²¹

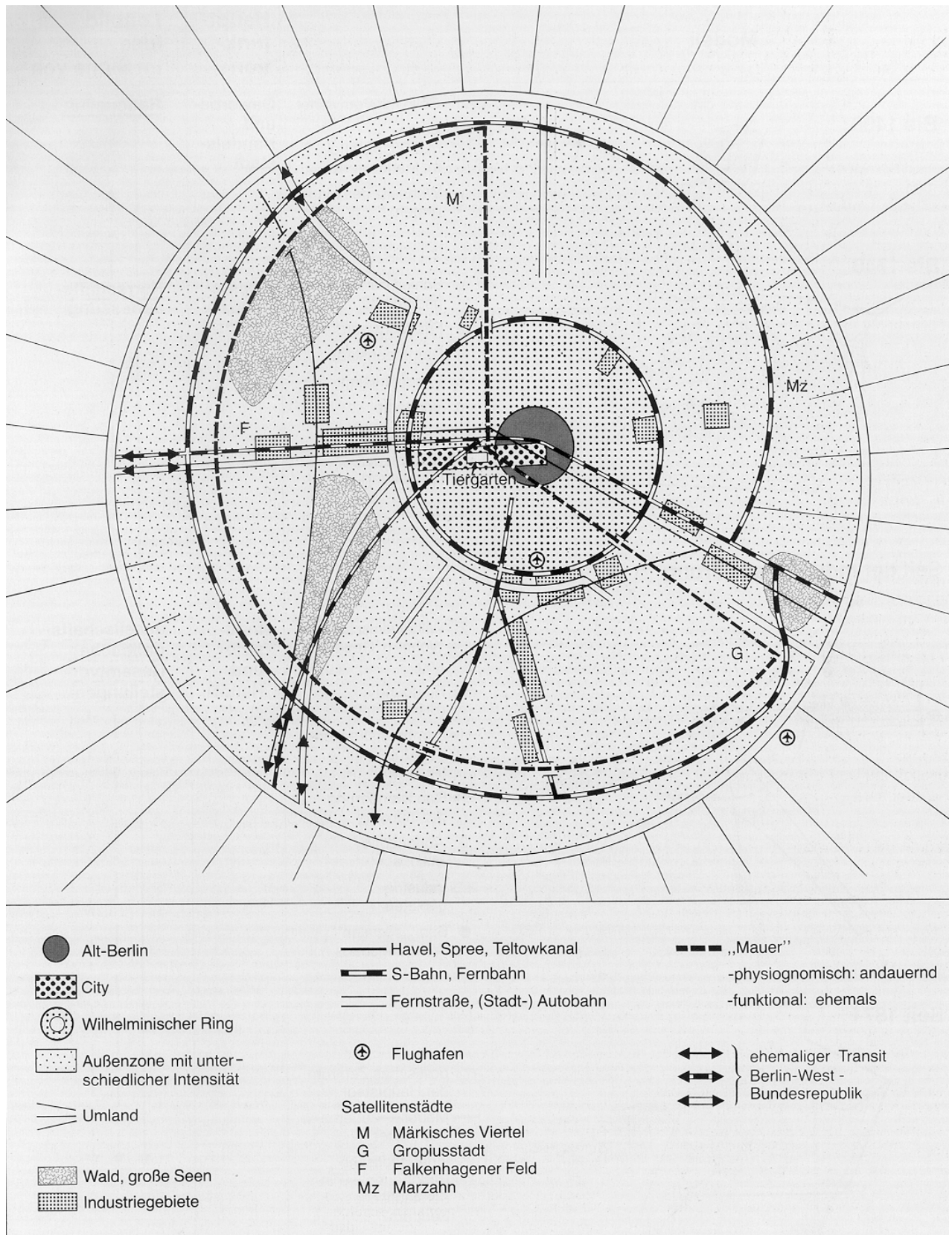
Prinzipiell setzen sich die Berliner Stadtlandschaften aus vielen unterschiedlichen räumlichen Teilstrukturen zusammen. Diese wurden im Modell der Stadtstruktur Berlin (1990) generalisierend zu den im Modell ablesbaren Großstrukturen zusammengefasst. Neben funktionalen Aspekten enthält das nachstehende Modell auch historisch-genetische, wie „Alt-Berlin“, „Wilhelminischer Ring“, „Mauer“ und „Transit“.¹²²

¹²⁰ Pape, Charlotte u.a.: Topographischer Atlas Berlin. Senator für Bau- und Wohnungswesen Berlin (Hrsg.). Berlin, 1987, 25.

¹²¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Atlas zur Stadtentwicklung. Online unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/atlas/de/flaechennutzung.shtml (03.04.2009).

¹²² Seewald, Ulrich: Modelle zur Stadtentwicklung. In: Praxis Geographie, 2/1991, 26.

Abb. 4: Modell der Stadtstruktur Berlins (1990)



Quelle: Seewald, Ulrich: Modelle zur Stadtentwicklung. In: Praxis Geographie 2/1991, 27.

3.3 Die Zentrenstruktur Berlins

Die Anfang der 60er Jahre vollzogene Teilung der Stadt Berlin führte zu einer Entwicklung, die zu unterschiedlichen Versorgungsstrukturen in beiden Hälften führte. Die Entwicklung im Westteil der Stadt war durch das Fehlen eines regionalen Einzugsbereiches gekennzeichnet. Im Osten der Stadt war die Citybildung mehr durch zentrale Verwaltungsfunktionen als durch die Ansiedlung von vielfältigem Einzelhandel geprägt.¹²³ Diese Unterschiede führten zu einer Zentrenstruktur, die von einem deutlichen Ungleichgewicht zwischen den beiden Stadtteilen geprägt war.¹²⁴ Der Westteil der Stadt war eher polyzentrisch organisiert, während der Ostteil stark auf die alte Stadtmitte ausgerichtet war.¹²⁵ Trotz der unterschiedlichen Zentrenstrukturen der beiden Stadthälften setzte sich in der gesamten Stadt ein polyzentral strukturiertes Zentrengefüge durch.¹²⁶ Außer den beiden Kernzentren waren zur Zeit der Wiedervereinigung Deutschlands mehrere starke Bezirkszentren vorhanden. Daneben bestanden kleinere Stadtteilzentren, die häufig durch lineare Einzelhandelskonzentrationen entlang dicht bebauter Quartierstraßen ergänzt wurden.¹²⁷ Die besondere Qualität der Berliner Zentren lag zur Zeit der Wende in dem hohen Anteil der Wohnnutzung, der wesentlich zu einer lebendigen und vielfältigen urbanen Struktur beitrug und die abendliche Verödung rein kommerzieller Zentren zu vermeiden half.¹²⁸ Trotzdem wies die Versorgung mit Einrichtungen des Einzelhandels und mit kundenorientierten Dienstleistungen innerhalb Berlins noch im Jahr 1994 extreme Unterschiede auf. Großen quantitativen und qualitativen Defiziten im Ostteil standen mehr qualitative Mängel im Westteil der Stadt gegenüber.¹²⁹

Im Westteil der Stadt entwickelte sich das zur Zeit der Teilung der Stadt bereits vorhandene sekundäre Zentrum um den Kurfürstendamm zur neuen City.¹³⁰ Das Standortgefüge der Subzentren im Westteil behielt jedoch seine räumliche Ausrichtung auf das alte Zentrum Berlin Mitte im Zuge der radial verlaufenden Hauptverkehrsadern bei.¹³¹ Der Kurfürstendamm konnte aufgrund des Fehlens eines regionalen Einzugsbereichs und

¹²³ Franke, Benedict: Einzelhandels- und Zentrenentwicklung in Berlin. Beeinflussen die Standort- und Strukturveränderungen des Einzelhandels die Zentrenentwicklung in Berlin? HSB-Papers 3/99. Berlin, 1999, 19.

¹²⁴ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Räumliches Strukturkonzept Berlin. Grundlagen für die Flächennutzungsplanung. Berlin, 1992, 23.

¹²⁵ Ebd., 3.

¹²⁶ Franke, 1999, 21.

¹²⁷ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 7.

¹²⁸ Ebd., 23.

¹²⁹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Flächennutzungsplan Berlin 94. Erläuterungsbericht. Berlin, 1994, 131.

¹³⁰ Franke, 1999, 20.

¹³¹ Forschungsstelle für den Handel Berlin (FfH), 1978, 82.

aufgrund des Abflusses der Kaufkraft für hochwertige Waren in die alten Bundesländer nie die zentrale großstädtische Funktion der Stadt übernehmen, wie dies z.B. in entsprechenden Einkaufsstrassen in Hamburg, Frankfurt am Main oder in München der Fall war.¹³² Der Anteil der city-spezifischen Verkaufsflächen an den Einzelhandelsflächen des gesamten Stadtgebietes blieb gering und wies zudem keine attraktive, hoch spezialisierte Branchenstruktur auf. Als Folge der geringen Ausprägung des Citybereiches am Kurfürstendamm verstärkte sich das dezentral orientierte Standortgefüge des Einzelhandels. Die Herausbildung der polyzentralen Struktur mit starken Hauptzentren und verbrauchernahen Mittel- und Unterzentren führte zu einer positiven Standortstruktur des Einzelhandels, welche eine Fehlentwicklung wie städtebaulich nicht integrierte Fachmärkte und Einkaufszentren, Verzerrungen im Standortgefüge und einseitige Versorgungsstrukturen verhinderte.¹³³

Im Ostteil Berlins waren die zentralen Funktionen eindeutig im Bezirk Mitte lokalisiert. In Ansätzen blieb die polyzentrale Standortstruktur aber auch im Ostteil der Stadt erhalten. Weiterentwickelt wurde diese ebenso wenig, wie Lücken im Zentrengefüge geschlossen wurden. Das historische Zentrum im Bezirk Mitte verlagerte seinen Schwerpunkt in Richtung Alexanderplatz und erlangte durch die Konzentration von Handelsbetrieben sowie von zentralen und betrieblichen Verwaltungsfunktionen eine eindeutige Versorgungsfunktion für die Gesamtstadt und entsprechend der Hauptstadtfunktion begrenzt auch für die gesamte DDR. Die geringe Attraktivität des Einzelhandels, das Fehlen von kundenorientierten Dienstleistungen und die unzureichende gastronomische Versorgung setzten der Citybildung aber enge Grenzen.¹³⁴ Der geringe Stellenwert des Einzelhandels in der Wirtschaft der DDR und das damit verbundene knappe Warenangebot führten zu einer Vernachlässigung der Subzentren. Die Stärkung der alten Bezirkszentren und Ortskerne wurde ebenso wie die Entwicklung neuer Zentren zur Versorgung der Großwohnsiedlungen versäumt.¹³⁵ Die Ausbildung von Zentren in Großsiedlungen war im Ostteil der Stadt, gemessen an deren Bevölkerungsstärke, sogar völlig ungenügend¹³⁶ und zwang die Bewohner zu langen Wegen.¹³⁷ In den Ost-Berliner Großsiedlungen gab es im Gegensatz zu den Trabantenstädten im Westen der Stadt nämlich nur die Maßnahme, durch kompakte Bauweise auf freien

¹³² Franke, 1999, 20.

¹³³ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 131.

¹³⁴ Franke, 1999, 20.

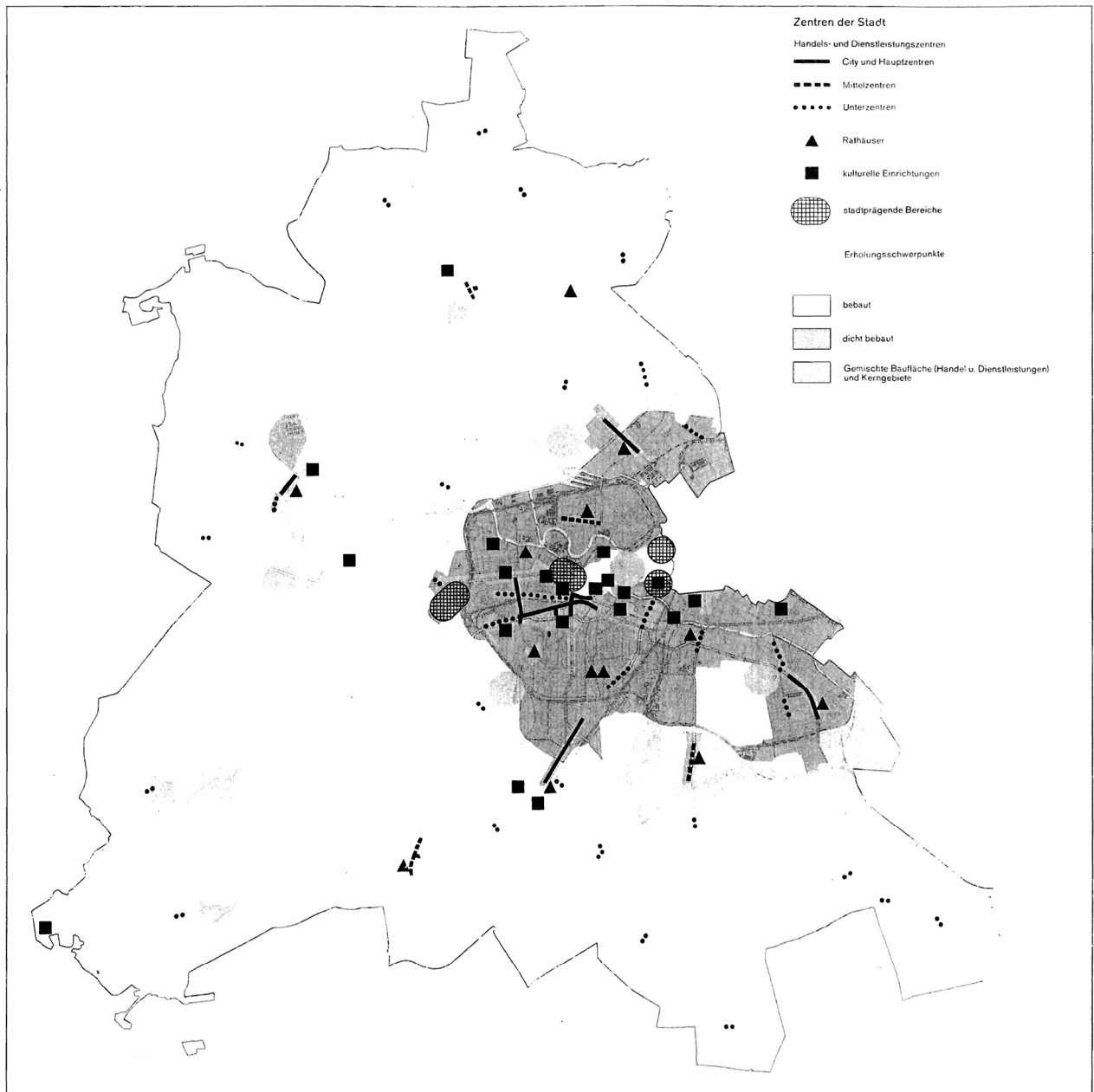
¹³⁵ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin (Hrsg.): Sektorale Entwicklungskonzepte für Berlin – Beiträge zur Zentren- und Einzelhandelsentwicklung. Berlin, 1993, 2.

¹³⁶ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 23.

¹³⁷ Ebd., 3.

Flächen möglichst viele Wohneinheiten in relativ kurzer Zeit zu errichten, wodurch auf Einrichtungen zur Versorgung der Bevölkerung meist vergessen wurde.¹³⁸ Prinzipiell entsprach die Versorgung der Bevölkerung mit hochwertigen Waren und spezialisierten Dienstleistungen vor der Öffnung der Grenzen weder im Ostteil noch im Westteil der Stadt dem Niveau westdeutscher und westeuropäischer Ballungsräume.¹³⁹

Abb. 5: Zentrenstruktur Berlin (West)



Quelle: Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz II (Hrsg.): Flächennutzungsplan 84 – Konzepte und Entwurf. Berlin (West), 1984, 5.

¹³⁸ Mönninger, 1991, 15.

¹³⁹ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 19f.

3.4 Zentrenkategorisierung und -hierarchie in Berlin

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz gliederte die Zentrenstruktur Berlins im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan 1994 in vier Zentrenstypen, nämlich in Hauptzentren, sonstige Hauptzentren, besondere Mittelzentren und Unterzentren. Dabei wurden nur Angaben über die Erreichbarkeit, die Einzugsgebiete und die Funktion gemacht.¹⁴⁰ Im Jahr 1999 wurden die Zentrenstypen quantitativ und qualitativ im Stadtentwicklungsplan „Zentren und Einzelhandel“ mit Verkaufsflächengrößenangaben definiert. Aufgrund dieser Flächenangaben erscheint diese Kategorisierung und Hierarchie geeigneter, da Vergleiche gezogen werden können.

Als die **übergeordneten Hauptzentren** wurden die Zentrumsbereiche Zoo (ehemaliges Hauptzentrum City-West) und Mitte (ehemaliges Hauptzentrum City-Ost) genannt. Diese beiden Zentrumsbereiche zeichneten sich durch die Geschichte und durch markante Bauwerke als Identifikationsmerkmale, durch eine hohe Nutzungsvielfalt, durch gute Erreichbarkeit, durch wirtschaftliche Leitfunktionen, vor allem im Einzelhandel, und durch die Ausstrahlung in ein weites Einzugsgebiet aus. Der Einzelhandel besaß eine Fläche von mehr als 300.000 m² und war gekennzeichnet durch qualitativ hochwertige, spezialisierte und innovative Angebote.

Die **Hauptzentren** waren überregionale Einkaufszentren mit guter Verkehrsanbindung (an Straßenradialen mit enger Anbindung an U- und/oder S-Bahn), deren Einzugsgebiet über den Standortbezirk hinausging. Zu den Kunden zählte auch ein Teil der Bewohner des Umlandes. Hauptzentren hatten ein Entwicklungspotenzial bis zu 100.000 m² Verkaufsfläche und ergänzten die Versorgungsfunktion der Zentrumsbereiche Zoo und Mitte bei Waren des gehobenen und spezialisierten Bedarfs.

Besondere Stadtteilzentren zeichneten sich durch gute Erreichbarkeit aus und waren Versorgungszentren für die Bezirke. Ihr Entwicklungspotenzial bestand aus einer Verkaufsflächengröße von 50.000 m². Das Angebot zur Deckung des mittel- und langfristigen Bedarfs der mittleren Preislage, ergänzt durch Waren zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs, überwog.

Stadtteilzentren besaßen ein Entwicklungspotenzial von bis zu 30.000 m² Verkaufsfläche. Das Einzelhandelsangebot erstreckte sich auf Waren zur Deckung des kurz-, mittel- und langfristigen Bedarfs der mittleren Preislage.

¹⁴⁰ Vgl. Senatsverwaltung, FNP, 1994, 11, 135, 137 und Franke, 1999, 25f.

Ortseilzentren besaßen auf Ortsteile beschränkte Einzugsgebiete und konnten bis zu 20.000 m² Verkaufsfläche aufweisen. Das Einzelhandelsangebot an Waren zur Deckung des kurz- und mittelfristigen Bedarfs überwog.

Nahversorgungszentren waren Zentren in Wohngebieten mit fußläufiger Erreichbarkeit, deren Einzugsgebiete die Wohngegenden umfassten, in denen sie in erster Linie die Funktion der Nahversorgung mit Waren und Dienstleistungen zur Deckung des kurzfristigen Bedarfs übernahmen.

Die unterste Stufe der Zentrenhierarchie beinhaltete die **weiteren Einzelhandelsstandorte**, die **Fachmarktagglomerationen** und **Streulagen**. Fachmarktagglomerationen waren ein Verbund von Fachmärkten unterschiedlicher Angebote zur Deckung des mittel- bis langfristigen Bedarfs an meist nicht integrierten Standorten mit guter PKW-Erreichbarkeit. In den Streulagen wurden alle Standorte und Einzelhandelsbetriebe erfasst, die nicht den zuvor genannten Kategorien zugeordnet wurden. Hierzu wurden Einkaufsstraßen in den Innenstadtbezirken mit lokaler Bedeutung und kleinere Einzelhandelsagglomerationen im gesamten Stadtgebiet sowie einzelne Fachmärkte gezählt.¹⁴¹

¹⁴¹ Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 23.

4. Veränderungen zentrenbestimmender bzw. -beeinflussender Faktoren

4.1 Allgemeiner Umbruch in Europa

Mit dem Zusammenbruch des ehemaligen Ostblocks, dem damals erwarteten wirtschaftlichen Aufschwung der Reformstaaten und der zu diesem Zeitpunkt bevorstehenden Integration Österreichs in die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft zeichnete sich laut Politik und Stadtplanung für die Bundeshauptstadt Wien eine neue Entwicklungsphase ab.¹⁴² Gleichzeitig stand Deutschland mit dem Fall der Berliner Mauer vor einer der größten Aufgaben der Nachkriegsgeschichte. Berlin sollte eine Großstadt werden, die ökologisch, wirtschaftlich, sozial und kulturell das Vorbild einer Metropole des 21. Jahrhunderts darstellen sollte.¹⁴³

Die neue Entwicklungsphase sollte in Wien vor allem durch ein gesteigertes Wirtschaftswachstum, welches vor allem vom Dienstleistungssektor getragen werden sollte, durch eine bedeutende Zunahme des Bevölkerungsstandes, vor allem durch Wanderungsgewinne aus dem Ausland, und durch eine Veränderung der Siedlungsstruktur gekennzeichnet sein.¹⁴⁴ Der Wechsel vom Fordismus zum Postfordismus, das heißt die weitgehende Digitalisierung und Auslagerung industrieller Arbeitsprozesse in Kombination mit der Ausweitung der Informations- und Dienstleistungsindustrien im Zuge der Liberalisierung globaler Märkte, zwang die westlichen Städte zu einer grundlegenden Umstrukturierung des urbanen Raums.¹⁴⁵

Diese Modifikation des auf Massenproduktion und Massenkonsum eingestellten Produktionsregimes der Nachkriegszeit stellt eine tief greifende Veränderung dar, welche die Wirtschafts- und Gesellschaftssysteme der führenden westlichen Staaten im postindustriellen Zeitalter wesentlich veränderte. Gründe dafür waren die erhöhte Flexibilität der Produktion als Reaktion auf die fortschreitende Segmentierung der internationalen Märkte, gravierende Veränderungen der Produktionsprozesse durch Produkt- und Prozessinnovationen auf der Basis der neuen Technologien, Verlagerung des Schwerpunktes der Beschäftigung auf den

¹⁴² Steinbach, Josef: Entwicklungsperspektiven der Wiener Zentren- und Siedlungsstruktur. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien. Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 39. Wien, 1992, 16.

¹⁴³ Mönninger, 1991, 23.

¹⁴⁴ Steinbach, 1992, 16.

¹⁴⁵ Baldauf, 2008, 8.

tertiären und quaternären Sektor, Segmentierung der Arbeitsmärkte bei sukzessivem Ausschluss ganzer Berufsgruppen, ein hoher Anteil von Dauerarbeitslosen mit meist niedriger Qualifikation, die Internationalisierung des Kapitals bei fortschreitender Konzentration auf relativ wenige transnationale Unternehmen und die Abhängigkeit vom Geschehen auf wenigen internationalen Börsen, die zunehmende Konkurrenz von Regionen und Städten um die Zuteilung von Kapital, die Dezentralisierung der Produktion, die Konkurrenz der Reformstaaten sowie von Schwellen- und Entwicklungsländern bei der Standortwahl für die Erzeugung von „reifen Produkten“.¹⁴⁶

4.2 Strukturveränderungen im Einzelhandel

Nach dem Zweiten Weltkrieg dominierte in Österreich und Deutschland der eigentümergeführte Einzelhandelsbetrieb. Heute prägen nationale und internationale Konzerne die Handelslandschaften. Diese Strukturveränderung im Einzelhandel hin zur Unternehmenskonzentration ist das Resultat von Aufkäufen, Fusionen und Übernahmen. Dadurch entstanden Riesenbetriebe, die als „Global Player“ agieren können und über enorme Marktstände und Überlegenheit verfügen.¹⁴⁷

Eine der wichtigsten Rahmenbedingungen für die Strukturveränderungen im Einzelhandel war der seit den 1970er Jahren vollzogene Umbau des gesamten Wirtschaftssystems, der mit dem Schlagwort „Globalisierung“ umschrieben wird. Einerseits vermittelt das Wort Globalisierung durchaus positive Erscheinungen, wie Weltoffenheit, den Wegfall von Schranken, den Rückbau der Grenzen, Multikulturalität, weltweite Kontakte, den Abbau von Wirtschaftshemmnissen und Protektionismus oder die Erleichterung der internationalen Verflechtungen. Andererseits kann man Globalisierung auch als Angriff auf die Sicherheit traditioneller Lebenswelten, als Vereinnahmung, als Entfremdung, als Heimatverlust und vor allem als ökonomische Gefahr, die zu Unsicherheiten in der Arbeitswelt, zu Einkommensnachteilen und sogar bis zur Arbeitslosigkeit führen kann, wahrnehmen.¹⁴⁸

Eine bedeutende Voraussetzung für die Globalisierung waren die technologischen Entwicklungen im Bereich der Telekommunikation. Die verschiedenen Medien der Telekommunikation ermöglichten es, eine große Zahl zentralörtlicher Funktionen von der Wohnung aus in Anspruch zu nehmen. Kulturereignisse können vor dem Fernseher

¹⁴⁶ Steinbach, 1992, 17.

¹⁴⁷ Weichhart, Peter u.a.: Zentralität und Raumentwicklung. Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), Schriftenreihe Nr. 167. Wien, 2005, 70.

¹⁴⁸ Ebd., 74.

konsumiert werden. Über das Internet können Kultur-, Freizeit-, Bildungs-, Informations- und Beratungsangebote genutzt werden, ebenso wie man Verwaltungsdienste von zu Hause aus in Anspruch nehmen kann. Gleichzeitig sind diese technologischen Entwicklungen auch die Voraussetzung für die Rationalisierung von Lebenswelt und Wirtschaft, die auch in den Suburbanisierungsprozessen und der Entwicklung von Stadt-Umland-Regionen zum Ausdruck kommt.¹⁴⁹

Der Einzelhandel war bis vor einigen Jahren stark national ausgerichtet. Die Organisation des Vertriebs orientierte sich am lokalen und nationalen Umfeld. Heutzutage geht der Trend hin zum globalen Supermarkt, im Zuge dessen sich das Sortiment und die Betriebsformate immer mehr ähneln und die Opfer weltweit die kleineren Geschäfte sind.¹⁵⁰ Die Globalisierung nahm im Einzelhandel zwei Formen an. Zum einen war es die Internationalisierung des Vertriebssystems, also des Verkaufs von Waren. In diesem Zug expandierten Einzelhandelsunternehmen seit den 1990er Jahren verstärkt ins Ausland. Der Grund dafür waren nicht fehlende Einnahmen, sondern vielmehr das permanente Streben nach neuen Märkten, neuen Absatzgruppen und einer Gewinnsteigerung. Voraussetzung dafür war die schrittweise Liberalisierung des Handels und der Dienstleistungsmärkte. Die zweite Form war die Internationalisierung des Beschaffungswesens, also des Einkaufs der Waren. Waren aus den unterschiedlichsten Ländern waren keine Neuigkeit. Neu war der zunehmende Einkauf von Einzelhandelsunternehmen selbst, die bei den Produzenten ihre Waren in immer größeren Mengen einkauften.¹⁵¹

Obwohl durch die zunehmende globale Vernetzung auch eine räumliche Gleichschaltung entstehen müsste, bei der Raum keine Rolle spielt, zeigten empirische Untersuchungen einen markanten Bedeutungsgewinn regionaler Interaktionssysteme. Dieser Bedeutungsgewinn der regionalen Handlungsebene wird als „Regionalisierung“ bezeichnet. Der Prozess der Regionalisierung steht nicht im Gegensatz zur Globalisierung, da ein räumlicher Zusammenschluss ökonomischer Aktivitäten der Realwirtschaft geeignet ist, einen erheblichen Beitrag zur Effizienzsteigerung der Wirtschaft zu leisten. Zentralörtliche Funktionen wurden in diesen Regionalisierungsprozess eingebunden, wodurch es in Stadt-Umland-Systemen zu einer dramatischen Suburbanisierung von Zentralität kam.¹⁵²

¹⁴⁹ Weichhart, 2005, 76.

¹⁵⁰ Bormann, Sarah/Deckwirth, Christina/Teepe, Saskia: Grenzenlos Billig? Globalisierung und Discountierung im Einzelhandel. Weed – Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung (Hrsg.). Berlin, 2005, 51.

¹⁵¹ Ebd., 44f.

¹⁵² Weichhart, 2005, 75f.

Nach Wolfgang König bedingten sich Globalisierung und Individualisierung wechselseitig. Im Laufe der Neuzeit erschlossen Transport- und Kommunikationssysteme dem Konsum die ganze Welt. Umgekehrt erlaubten im 20. Jahrhundert laut König steigende Einkommen und preiswerte Güter immer mehr Menschen die Teilhabe an dem partiell globalisierten Konsum. Die Individuen richteten sich ihre persönliche, gut ausgestattete Konsumwelt ein. Mit der Stärkung der Rechte des Einzelnen gegenüber Staat und Gesellschaft orientierten sich die Menschen weniger an Gesellschaften und Gemeinschaft als an familiären und individuellen Wünschen. In diesem Prozess der Familisierung und Individualisierung gewann der Konsum laut König mehr und mehr an Bedeutung.¹⁵³ Mit der Konsum- und Wohlstandsgesellschaft änderten sich die Lebensverhältnisse in markanter Weise. Die Wohnflächen wuchsen, die Belegungen der Wohnungen sanken. Die Geräte der Unterhaltungselektronik und das Automobil wurden weiter individualisiert. Sie gingen vom Familienbesitz in den Besitz einzelner Familienmitglieder über. Mehrere Radios, Zweitfernseher, Zweitwagen waren die Folge (siehe dazu Kapitel 4.5).¹⁵⁴

Ein weiterer Faktor der Strukturveränderungen im Einzelhandel war die Modifikation des Verhaltens von Staaten und Gebietskörperschaften aufgrund finanzieller Engpässe und geänderter politischer Grundpositionen. Es kam zu einer zunehmenden Dezentralisierung politischer Funktionen, zur Deregulierung gegenüber dem privatwirtschaftlichen Sektor, zur sukzessiven Privatisierung von bisher öffentlichen Aufgaben bei steigender Bereitschaft zur „Private-Public-Partnership“ unter marktwirtschaftlichen Bedingungen.¹⁵⁵

Die Selektions- und Konzentrationsprozesse bildeten die Grundlage für die Entstehung und Ausbreitung der Shopping-Center. Der ansteigende Preiswettbewerb, Mietpreisentwicklungen und Standortumwertungen machten diese Entwicklung in Zusammenhang mit städtischen Entwicklungen, nämlich den unzureichenden Möglichkeiten der Geschäftsflächenerweiterung und Kapitalbeschaffungs- und Nachfolgeproblemen, möglich.¹⁵⁶ Zur Beschleunigung dieses Veränderungsprozesses trugen folgende Faktoren bei:

- Aufhebung der „Preisbindung der zweiten Hand“ (der Produzent schreibt dem Handel den Verkaufspreis seiner Ware vor);

¹⁵³ König, Wolfgang: Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft. Konsum als Lebensform der Moderne. Stuttgart, 2008, 259f.

¹⁵⁴ Ebd., 262f.

¹⁵⁵ Steinbach, 1992, 17.

¹⁵⁶ Brandenburg, Horst: Standorte von Shopping-Centern und Verbrauchermärkten im Kölner Raum. Entwicklungen und Auswirkungen auf das Einzelhandelsgefüge. Kölner Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeographie, Band 32. Köln, 1985, 41.

- Einführung der Selbstbindung (Selbstbindung ist ein strategischer Zug, der eine unternehmerische Handlung erst glaubwürdig macht und eine wesentliche Voraussetzung für die Erlangung von Wettbewerbsvorteilen ist. Sie ermöglicht Unternehmen zum Beispiel das Erschaffen und Aufrechterhalten von Markteintrittsbarrieren);
- Besondere Bedingungen der Finanzmärkte, die zu bestimmten Zeiten die Anlage von Kapital im Handelsbereich förderten;
- Vergrößerung der Sortimente;
- Verschärfung der Konkurrenz;
- Bildung von Nachfragemacht;
- Einführung von Wirtschaftssystemen.¹⁵⁷

Diese Faktoren waren die Ursache dafür, dass die Kapitalerfordernisse im Einzelhandel kontinuierlich zunahmen. Mittelständische Unternehmen konnten sich daher im Gegensatz zu den Großbetrieben immer schwieriger etablieren. Die Folgen waren eine rückläufige Entwicklung des Unternehmensbestandes sowie die Unternehmenskonzentration, begleitet von einer Verlagerung der Marktanteile der Betriebsformen.¹⁵⁸

Irene Wiese von Ofen beschrieb die Tendenzen zu Unternehmenskonzentrationen als Folge des von allen Seiten kommenden Drucks durch steigende Kosten im Einzelhandel:

1. steigende Kosten durch Lohnentwicklung und Allgemeinkosten;
2. steigende Kosten durch Käuferwünsche nach mehr Angebotstiefe und Sortimentsbreite;
3. steigende Kosten durch veränderte Öffnungszeiten;
4. steigende Kosten durch Mietpreisanstieg, Anpassungsdruck an Moden des häufigeren, immer kurzfristiger notwendig werdenden Umbaus, Ausbaus und Anbaus;
5. steigende Kosten bei Konkurrenz und Marketing, Parkplatzangebot, Veranlagung nach dem Kommunalabgabengesetz und anderem.¹⁵⁹

¹⁵⁷ Hatzfeld, Ulrich: Rahmenbedingungen des Einkaufsverkehrs. Verkehrliche Aspekte des Strukturwandels im Einzelhandel. In: Einkaufen und Versorgen in der Stadt – Stadtentwicklung, Wirtschaft und Verkehr im Konfliktfeld. Dokumentation des Workshops am 11. Und 12.2.1991. Arbeitshefte Wissenschaftliche Weiterbildung, Heft 19. Bochum, 1991, 9.

¹⁵⁸ Franke, 1999, 17.

¹⁵⁹ Wiese-von Ofen, Irene: Konzentration im Einzelhandel – Forderungen und Empfehlungen an die Städte. In: Grabow, Busso/Löhr, Rolf-Peter (Hrsg.): Einzelhandel und Stadtentwicklung, Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung/Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin, 1991, 35.

Diesen steigenden Kosten wurde verstärkt mit der Rationalisierung begegnet. Diese zielte auf eine effizientere und damit kostengünstigere Organisation der einzelnen Arbeitsschritte im Einzelhandel ab. Die Unternehmen verfolgten dabei im Wesentlichen drei Strategien, die eng miteinander verbunden sind:

1. Immer mehr Dienstleistungen wurden an den Kunden übertragen. Diese Strategie markierte den Auftakt des Strukturwandels im Einzelhandel in den 1960er Jahren. Es kam zur Ablösung der Bedienungsläden mit Theke durch Selbstbedienungsläden.
2. Immer mehr menschliche Dienstleistungen wurden durch technische Innovationen verändert oder gar ersetzt (z. B. Scannerkassen).
3. Immer häufiger verfolgten die Unternehmen eine Strategie der Segmentierung. Der Verkaufsprozess wurde zunehmend in kleinteilige Arbeitsabschnitte, wie das Einräumen der Waren, die Reinigung und das Kassieren, zerlegt. Die einzelnen Arbeitsschritte wurden nach dem Kriterium der Kosteneffizienz organisiert. Entweder wurde auf Teilzeit und geringfügige Beschäftigung zurückgegriffen, oder die Arbeitsschritte wurden ausgelagert.¹⁶⁰

4.3 Der Wandel der Standortstruktur

Ein wichtiges Anliegen der Stadtplanung war vielerorts die Nutzungsmischung in Stadtgebieten. Laut Franz Pesch hatten hunderte Jahre Industriezeitalter zu einer nachhaltigen Separation der städtischen Nutzungen geführt, welche sich fest in die Stadtgrundrisse eingebrannt hatte. Die neuen Werkzeuge der Informationstechnologie und Wissensökonomie sind hingegen nicht mehr auf räumliche Distanz zum Wohnen angewiesen. Daher konnten sich die Nutzungen wieder stärker durchdringen. Dies zeigen Entwicklungen wie zum Beispiel das Arbeiten im Büro von zu Hause aus.¹⁶¹

Neue Standortfaktoren ergaben sich mit dem Entstehen des postmodernen Alltags- und Erwerbslebens sowohl für den Einzelhandel als auch für den Bürosektor. Voraussetzungen für Neugründungen oder Verlagerungen von Bürobetrieben in städtische Subzentren waren gute Verkehrsanbindungen, sowohl im öffentlichen als auch im individuellen Verkehr, Arbeitskräftepotenzial und oft größere Unternehmen oder Institutionen, etwa als Anbieter von

¹⁶⁰ Bormann, 2005, 32.

¹⁶¹ Pesch, Franz: Urbanität und Wirtschaft. In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 25.

Subkontrakten oder als Partner bei der Projektentwicklung, in der Umgebung. Als neue Standortfaktoren kamen die Bedürfnisse nach Image und Corporate Identity hinzu. Zu den neuen Faktoren zählten somit auch die Verbindung des Bürogebäudes mit qualitativ hochwertigen Einrichtungen der Gastronomie, des Freizeit- und Kultursektors und das entsprechende architektonische und landschaftliche (z. B. „Waterfront“) Design.¹⁶² Besonders für die Informationswirtschaft, die existentiell darauf angewiesen ist, die Eliten an sich zu binden, gewannen diese weichen Standortfaktoren an Gewicht.¹⁶³

Die Hauptmotive für die Abwanderung der Büroeinheiten aus den Citys waren:

- die kaum mögliche Expansion innerhalb der City, bei gleichzeitigen modernen und kostengünstigen Angeboten an der Peripherie;
- die nicht vorhandene Möglichkeit, große und zusammenhängende Flächen mit modernem Layout in der City zu verwirklichen;
- die zu hohen Kosten (Mietpreis, Betriebskosten) pro Arbeitsplatz, insbesondere in den Altbaugebieten;
- das Fehlen technischer Ausstattung im Gebäude und hohe Kosten für Nachrüsten der Haustechnik;
- Erreichbarkeitsprobleme und das Fehlen von Abstellflächen für Firmenfahrzeuge, da Firmenfahrten mehr Bedeutung als der Berufsweg der Mitarbeiter gewannen;
- Image-Entscheidungen: Hochhaus oder „Stand Alone“.¹⁶⁴

Im Einzelhandel stiegen die Verkaufsflächen in Österreich und Deutschland erheblich an. Während die Größe der Verkaufsfläche stieg, sank die Zahl der Betriebe des Einzelhandels. Zusätzlich war eine Umschichtung der Geschäftstypen zu beobachten. Der Anteil der Läden mit einer Geschäftsfläche bis 250 m² sank kontinuierlich ab, während Supermärkte und Verbrauchermärkte mit einer Verkaufsfläche von über 400 m² stetig zunahmen. Als Konsequenz aus dieser Entwicklung sank die Flächenproduktivität, also die Umsätze pro Verkaufsfläche. Der Umbruch vom „persönlichkeitsbetont geführten mittelständischen Einzelhandelsbetrieb zum wissensbasiert und sachbetont kapitalistisch reagierenden Handelsunternehmen“ führte notwendigerweise zu neuen räumlichen Strukturen und zu

¹⁶² Steinbach, 1992, 19.

¹⁶³ Pesch, 2004, 19f.

¹⁶⁴ Vgl. Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): Entwicklungsszenarien der Wiener City. Analyse stadtstruktureller Entwicklungsprobleme der Wiener City und Cityrandgebiete. Studie im Auftrag der Stadt Wien (MA 21A). Wien, 2004, 25.

Veränderungen in den Standortmustern.¹⁶⁵ Organisatorische und technische Innovationen der wissensbasierten und sachbetont kapitalistischen Handelsunternehmen führten zur Einführung der Selbstbedienung, zur Vergrößerung von Sortimentsbreite und –tiefe und zur Rationalisierung der Arbeitsabläufe.¹⁶⁶

Aufgrund der Unternehmenskonzentration wurden aus ehemaligen kleinteiligen Wohnfolgeeinrichtungen immer häufiger großflächige Betriebe, die aufgrund ihrer Frequenzerzeugung und Attraktivität Standorte prägten. Selbstständige Einzelhandelsbetriebe mit starkem lokalem Bezug wurden von Filialisten verdrängt, deren Geschäftspolitik in Konzernzentralen in den Metropolen bestimmt wurde.¹⁶⁷ Von den Veränderungen in der Standortstruktur waren vor allem die Geschäftszentren der Ballungszentren betroffen, da dort die gewachsenen Standortagglomerationen die neuen Betriebsformen wie Shopping-Center und Verbrauchermarkt oftmals nicht integrieren konnten.¹⁶⁸ Die häufigsten Auswirkungen auf die Citybereiche waren dabei die Überpräsenz einzelner Branchen, wie zum Beispiel der Textilbranche, die fehlende architektonische Qualität der Gebäude im Haupteinkaufsbereich bzw. das Vordringen aggressiver Werbeanlagen und die Diffusion so genannter „unerwünschter Nutzungen“, wie zum Beispiel Vergnügungsstätten, die als nicht kerngebietsspezifische sonstige Gewerbebetriebe gelten.¹⁶⁹ Die Unsicherheit des innenstädtischen Einzelhandels war neben dem großflächigen Einzelhandel eine Folge des Niveauverlustes durch ein Überhandnehmen der Filialisierung. Da die Filialisten die höchsten Mieten zahlen können und gegenüber den Hauseigentümern als sichere und solvente Dauermieter auftreten können, besetzten diese im Lauf der Zeit die besten Lagen. Dies führte zu immer weniger Anbietern und dem Verschwinden immer mehr Vollsortimenter aus den Innenstadtlagen. Die Fußgängerzonen wurden sich als städtebauliches und stadtstrukturelles Resultat dieser Entwicklung immer ähnlicher.¹⁷⁰ Die Verdrängung des großen Verlierers dieser Entwicklung, nämlich der die Innenstadt prägende traditionelle Facheinzelhandel, führte zum Zurückgehen der Individualität des Einzelhandels und zur Zunahme der Uniformität der Innenstädte.¹⁷¹

¹⁶⁵ Weichhart, 2005, 69-71.

¹⁶⁶ Niklas, Martin: Einkaufen in der Stadt der kurzen Wege? Einkaufsmobilität unter dem Einfluss von Lebensstilen, Lebenslage, Konsummotiven und Raumstrukturen. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 16. Mannheim, 2006, 29.

¹⁶⁷ Franke, 1999, 19.

¹⁶⁸ Brandenburg, 1985, 47.

¹⁶⁹ Hatzfeld, 1991, 14.

¹⁷⁰ Jessen, Johann: Zukunftsfähige Städte? In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 110.

¹⁷¹ Neinhaus, Tillmann: Handel findet InnenStadt. In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 122.

Eine zentrale Rolle für den Wandel der Standortstruktur des Einzelhandels spielt der Verkehr. Die erhöhte Mobilität durch die stetige Zunahme des motorisierten Individualverkehrs führte zu Siedlungsausdehnungen und zur Unabhängigkeit der Konsumenten bezüglich des Einzelhandels in unmittelbarer Nähe. Die Erreichbarkeit mit dem PKW und das Parkraumangebot spielten eine immer größere Rolle bei der Wahl des Einkaufsortes. Die agglomerativen Angebotsformen des Einzelhandels, wie Shopping-Center oder Fach- und Verbrauchermärkte wurden somit begünstigt,¹⁷² da durch das Auto als Individualverkehrsmittel die Möglichkeit der raschen und kostengünstigen Überwindung von Entfernungen gegeben war. Neben der erwähnten Siedlungsausdehnung führte dies zu einer Ausweitung und räumlichen Verlagerung der Einzugs- und Ausstrahlungsbereiche des Einzelhandels. Da in den weniger dicht besiedelten Gebieten die Zunahme der PKW-Ausstattung besonders hoch war, wuchs auch dort die Zahl der peripher gelegenen Einkaufszentren, die oftmals aufgrund der großen Einzugsradien regionale Bedeutung erlangten.¹⁷³ Die wechselseitige Bedingung von Mobilität und Strukturwandel wird dadurch deutlich, dass laut Niklas der Strukturwandel im Einzelhandel zu einer Vergrößerung der Distanzen zwischen Angebotsstandorten und Wohngebieten der Konsumenten geführt hat und damit maßgeblich zur Erhöhung des Verkehrsaufwands im Einkaufsverkehr beitrug.¹⁷⁴

Einhergehend mit dem Wandel in der Verkehrstechnologie und der Verkehrssysteme vollzog sich eine Veränderung in der Zugänglichkeit der Stadtmitte. Die Gebiete mit hoher Erreichbarkeit sind die bevorzugten Standorte für die Megastrukturen des Einzelhandels, weil sie die größtmöglichen Einzugsgebiete der Nachfrager sicherstellen. Mit der Einrichtung von Straßenbahnen und anderen schienengebundenen Massenverkehrsmitteln stieg vor Jahrzehnten die Erreichbarkeit des Zentrums an. Unter den Bedingungen der Dominanz des motorisierten Individualverkehrs sank die Zugänglichkeit des Zentrums deutlich, wodurch das Zentrum zum Ort einer schlechteren Erreichbarkeit wurde.¹⁷⁵

Der Deutsche Städtetag machte in Anbetracht dieser Entwicklungen schon 1989 folgende Feststellung:

¹⁷² Vgl. Greipl, Erich: Einkaufszentren in der Bundesrepublik Deutschland. Bedeutung sowie Grundlagen und Methoden ihrer ökonomischen Planung, IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, Berlin, 1972, 46.

¹⁷³ Brandenburg, 1985, 30.

¹⁷⁴ Niklas, 2006, 30.

¹⁷⁵ Weichhart, 2005, 78f.

„Ein sinnvolles Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsarten im Gefüge der Stadt setzt den Vorrang des öffentlichen Personennahverkehrs voraus. In den großen Städten und Verdichtungsräumen ist dies ohne weiteren Ausbau der Bahnsysteme – S-Bahn, U-Bahn, Stadtbahn – nicht möglich. (...) Es sind Umsteigemöglichkeiten vom Pkw auf den Nahverkehr im Umland und in den Außenbezirken zu schaffen. Vor allem in den Innenstädten ist mehr Vorsorge für Fußgänger und Radfahrer notwendig.“¹⁷⁶

Laut Einschätzungen aus dem Verkehrskonzept für Saarbrücken von Peter Kirchhoff, Verkehrsexperte und ehemaliger Professor an der TU München, stellt sich der im Zitat geforderte Umstieg vom PKW auf öffentliche Nahverkehrsmittel im Einkaufs- und Erledigungsverkehr als äußerst schwierig heraus, da „(...) diese Verkehrsströme eine geringere Konzentration aufweisen als die Verkehrsströme im Berufsverkehr“ und daher einerseits „die wirtschaftliche Grundlage für eine Verbesserung des ÖPNV“ fehlt und andererseits Einschränkungen des motorisierten Individualverkehr-Angebots für den Einkaufs- und Erledigungsverkehr problematisch sind, weil dadurch die Zugänglichkeit der Innenstadt eingeschränkt wird und „es zu unerwünschten Verlagerungen von Geschäften und anderen Dienstleistungseinrichtungen aus der Innenstadt an den Stadtrand kommen kann.“¹⁷⁷

4.4 Demographische Entwicklungen

„Die Bevölkerungszahl, ihre Struktur und räumliche Verteilung hat unmittelbaren Einfluß [sic] auf Struktur und Standort des Einzelhandels, da demographische Entwicklungen für den einzelnen Einzelhandelsbetrieb eine grundlegende absatzpolitische Determinante darstellen, aus der sich sein individuelles Nachfragepotential ergibt.“¹⁷⁸

Der Altersaufbau einer Population beeinflusst damit genau so wie die Größe eines Haushalts alle Teilsegmente von Zentralität. Die Gesellschaftssysteme sind besonders seit dem Zusammenbruch des Ostblocks durch einen grundlegenden Umbau der demographischen Strukturen gekennzeichnet. Eine zunehmende Überalterung, der deutliche Rückgang der Zahl an Kindern und Jugendlichen, ein dramatischer Rückgang der Mehrpersonenhaushalte bei gleichzeitigem Anstieg der Einpersonenhaushalte, Wanderungsverluste in die Peripherie und hohe Wanderungsgewinne in den Zentralräumen waren und sind in hohem Maß

¹⁷⁶ Deutscher Städtetag (Hrsg.): Ohne Städte keine Zukunft. Dokumentation der Bonner Hauptversammlung 1989. Neue Schriften des Deutschen Städtetages Heft 58. Köln, 1989, 123.

¹⁷⁷ Einschätzungen aus dem Verkehrskonzept von Prof. Kirchhoff. Zitiert nach Werz, Thomas: Einzelhandel und Verkehr unter Berücksichtigung der BAG-Untersuchung Kundenverkehr. In: Grabow, Busso/Löhr, Rolf-Peter (Hrsg.): Einzelhandel und Stadtentwicklung, Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung/Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin, 1991, 53.

¹⁷⁸ Brandenburg, 1985, 25.

zentrenrelevant.¹⁷⁹ Josef Steinbach stellte im Zuge der Zunahme der Einpersonenhaushalte und der „sukzessiven Überalterung bei ungenügender Reproduktionsrate“ einen radikalen Umbau der demographischen Strukturen für Wien fest.¹⁸⁰ In Deutschland herrschte noch 1999 Ungewissheit darüber, ob und in welchem Umfang die Entwicklung der Schrumpfung und Überalterung der Bevölkerung durch Einwanderung kompensiert werden würde.¹⁸¹

In vielen westeuropäischen Ländern fand ein kontinuierlicher Umbau der Siedlungsstrukturen statt. Zum Einen konnte dabei eine Desurbanisierung im Sinn einer interregionalen Dekonzentration, die zu einer Umverteilung von Arbeitsplätzen und Bevölkerungsanteilen aus den städtischen Regionen und Ballungsräumen in die ländlichen Gebiete führte, festgestellt werden. Hierbei handelte es sich zum Teil um Suburbanisierungsprozesse auf niedrigen Hierarchiestufen der Zentrensysteme. Andererseits verstärkte sich die schon seit Jahrzehnten vollzogene Suburbanisierung weiter, was eine zunehmende innerregionale Dekonzentration und Dispersion in den Zentralräumen zur Folge hatte.¹⁸² Eine Bevölkerungszunahme, steigender Wohlstand, erhöhte Mobilität, Verschlechterung der Wohnverhältnisse im innerstädtischen Bereich aufgrund steigender Umweltbelastungen und geringere Grundstückskosten und Nutzungskonkurrenz mit finanzstärkeren Unternehmen waren die Gründe für eine Bevölkerungsverschiebung in das städtische Umland.¹⁸³

In Wien nahm die Wohnbevölkerung im 1. Wiener Gemeindebezirk, der City, deutlich ab. Während die Einwohnerzahl für die gesamte Stadt im Zeitraum von 1996 bis 2001 um zwei Prozent und laut Volkszählung zwischen 1991 und 2001 um 0,7 Prozent stieg, nahm die Bevölkerung im 1. Bezirk um 3,2 Prozent in den Jahren 1996 bis 2001 bzw. um 5,3 Prozent in den Jahren 1991 bis 2001 ab.¹⁸⁴ Durch den Zuzug der so genannten „Neu-Wiener“, die über ein geringes Einkommen und Vermögen verfügten, jünger waren, größere Familien gründeten, eine schlechtere Ausbildung und eine niedrigere berufliche Stellung hatten und deren Zahl besonders in den gründerzeitlichen Wohnquartieren anstieg, wurden die dortigen Zentren besonders beeinflusst.¹⁸⁵ Aufgrund des lagebedingten, großen Zuwachses an wirtschaftlicher Zentralität und Attraktivität zwischen den Jahren 1989 und 1992, zogen die

¹⁷⁹ Weichhart, 2005, 77.

¹⁸⁰ Steinbach, 1992, 17f.

¹⁸¹ Albers, Gerd: Stadtplanung heute. In: Sieverts, Thomas (Hrsg.): Zukunftsaufgaben der Stadtplanung. Düsseldorf, 1999, 225.

¹⁸² Weichhart, 2005, 78.

¹⁸³ Franke, 1999, 14.

¹⁸⁴ Stadtentwicklung Wien, 2004, 11.

¹⁸⁵ Böckemann, 1992, 99.

„Neu-Wiener“ vor allem aus den osteuropäischen Nachbarländern Österreichs zu.¹⁸⁶ Den „Neu-Wienern“ standen die „Alt-Wiener“, die über höhere Einkommen und größere Vermögen verfügten, oft im Besitz einer Wohnung und an Lebensjahren durchschnittlich älter waren, kleinere Familien gründeten und über eine bessere Ausbildung und höhere Schulbildung verfügten, gegenüber.¹⁸⁷

In Berlin bestand die Besonderheit darin, dass die Wohnbevölkerung in den Wohnquartieren bis zur Wende deutlich stärker durchmischt war als in anderen Großstädten Europas. In Berlin (Ost) wurde die soziale Mischung durch das staatliche Zuteilungssystem konserviert, das individuellen Wohnpräferenzen kaum Spielräume ließ. In Berlin (West) sorgten der außergewöhnlich hohe Sozialwohnungsanteil und der preisgebundene Altbausektor dafür, dass hoch segregierte Quartiere selten waren.¹⁸⁸ Seit 1990 begannen sich die Vorstellungen über das Wohnen in der Stadt bzw. im Umland der Stadt und auch die sozialräumliche Zusammensetzung der Bevölkerung zu verändern. Da die Bevölkerungsentwicklung hinter den Erwartungen der Stadtplaner zurückblieb und ab 1994 ein Bauboom einsetzte, blieb der Wohnungsmarkt eher entspannt. Trotzdem verließen zahlreiche Familien die Stadt und bezogen ihre Reihenhäuser im Umland.¹⁸⁹

Die wichtigsten Veränderungen in Berlin lagen wie in Wien in der Altersstruktur und in der Erhöhung des Ausländeranteils. Man kam bezogen auf diese beiden Entwicklungen zu der Erkenntnis, dass die Zuwanderung aus dem Ausland das Altern der Bevölkerung langfristig zwar abschwächen, aber nicht aufhalten könnte. In Anbetracht dieser Entwicklung wurde auch angenommen, dass die Bevölkerungszahl der Innenstadtbezirke stagnieren würde, die Außenbezirke ein Bevölkerungswachstum von etwa sechs Prozent verzeichnen würden. Der Ausländeranteil nahm genau in jenen Bezirken zu, die schon vor der Wende einen hohen Anteil an ausländischer Bevölkerung aufweisen konnten (z. B. Kreuzberg).¹⁹⁰

Diese Veränderungen in der Bevölkerungsstruktur führten dazu, dass es zu Neu- und Umbewertungen großer Teile des Stadtgebietes, durch geänderte Präferenzen bei der Wohnungswahl von Ausländern und der selektiven Abwanderung aus Großsiedlungen kam.

¹⁸⁶ Ebd., 111.

¹⁸⁷ Ebd., 99.

¹⁸⁸ Geiss, 1999, 229.

¹⁸⁹ Ebd., 229-231.

¹⁹⁰ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (Hrsg.): Bevölkerungsprognose für Berlin bis zum Jahr 2010. Soziodemographische und teilsräumliche Differenzierung. Berlin, 1997, 17-28.

Die Aufwertung innerstädtischer Stadtquartiere führte zu Verdrängungsprozessen und somit zu einer rückläufigen Bevölkerung.¹⁹¹

4.5 Die postmoderne Lebensweise und neuer Konsum

In den 1950er und 1960er Jahren waren die klassischen Konsumenten vom Konsumtyp her auf den Massenkonsum ausgerichtet. Die Kaufkraft stieg damals für nahezu alle Haushalte permanent an. Markentreue, Geschäftstreue, Ortsbindung und die Distanzabhängigkeit waren hoch, während die Mobilität noch niedrig war. Der Konsum war auf die Versorgung hin ausgerichtet.¹⁹² Das verfügbare Einkommen privater Haushalte ist ein wichtiger Bestimmungsfaktor für den Einzelhandel, da wesentliche Einkommensteile in den privaten Verbrauch eingehen und somit auch die Nachfrage nach Einzelhandelsgütern bestimmen.¹⁹³

In den Jahren von 1950 bis 1970 hatte sich das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte in der Bundesrepublik Deutschland nominal annähernd versechsfacht. Die Umverteilung des Einkommens erfolgte dabei zugunsten der mittleren Schichten. Ein immer größerer Teil des Einkommens wurde dabei frei verfügbar für beliebig disponierbare Ausgaben.¹⁹⁴ Ein sozialer Wandel war somit 1990 bereits voll im Gang.¹⁹⁵

Die Wahl eines Einkaufsortes bzw. die Kaufentscheidung konnte im Wesentlichen nach drei Gesichtspunkten, den drei „A`s“, beschrieben werden: Angebot, Anfahrbarkeit, Ambiente.¹⁹⁶

Das durchschnittliche Konsumverhalten ist vor diesem Hintergrund heute schwieriger als in den 1960er Jahren zu beschreiben. Die Bevölkerung der gegenwärtigen Gesellschaftssysteme ist ein komplexes Gefüge unterschiedlicher Lebensstilgruppen, die durch differenzierte Konsummuster gekennzeichnet sind. Die Pluralisierung der Konsummuster führte zur Ausbildung spezifischer Konsumententypen, die sich quer zu den sozialen Lagen und Lebensstilen gebildet haben.¹⁹⁷ Die Faktoren wie Markentreue, Geschäftstreue, Ortsbindung und Distanzabhängigkeit aus den 1960er Jahren wurden immer mehr von neuen Faktoren neuer Lebensstile verdrängt. An ihre Stelle traten folgende Phänomene:

¹⁹¹ Ebd., 29.

¹⁹² Weichhart, 2005, 65f.

¹⁹³ Brandenburg, 1985, 27.

¹⁹⁴ Greipl, 1972, 47.

¹⁹⁵ Spiegel, Erika: Schwerpunkte des sozialen Wandels – Perspektiven und Konflikte. In: Sieverts, Thomas (Hrsg.): Zukunftsaufgaben der Stadtplanung. Werner-Verlag GmbH, Düsseldorf, 1990, 35.

¹⁹⁶ Vgl. Stadtplanung Wien, 1996, 54f.

¹⁹⁷ Weichhart, 2005, 66f.

- Kundentreue: höhere Transaktionskosten werden in Kauf genommen, wenn die Zufriedenheit der Kunden mit einem bestimmten Anbieter und der Qualität seiner Leistungen stimmt;
- Modetrends: Anbieter, die gerade „in“ sind, werden von Konsumenten eher aufgesucht, als Anbieter mit gleichen Diensten oder Waren an eventuell näher gelegenen Orten;
- Gewohnheit: Konsumenten halten z. B. nach einem Wohnortwechsel dem „alten“ Standort die Treue, obwohl es besser gelegene Standorte geben würde;
- Qualitätsmängel: Ablehnung eines Anbieters, weil dessen Angebot subjektiv oder objektiv als unzureichend empfunden wird;
- Kundenfreundlichkeit und Beratungskompetenz: Aufsuchen eines bestimmten Standortes, um die dort höher empfundene Funktion des „Makleramts“ in Anspruch nehmen zu können;
- Preisdifferenzen: höhere Transaktionskosten werden in Kauf genommen, um günstigere Preise von Anbietern an weiter entfernten Orten nutzen zu können;
- Kopplungsverhalten: Aufsuchen eines zentralen Ortes für die Nutzung besonders hochrangiger zentralörtlicher Funktionen oder für den Konsum nicht zentraler Güter und Dienste, wobei bei dieser Gelegenheit auch Dienste in Anspruch genommen werden, die unter anderen Umständen an bereichszuständigen zentralen Orten konsumiert würden;
- Breitere und tiefere Sortimente: Konsumenten nehmen das Angebot an einem bestimmten Standort wahr, weil dort das Angebot vielfältiger und differenzierter erscheint.¹⁹⁸

Werte sind innere Führungsgrößen des menschlichen Tuns und Lassens. Sie steuern das Verhalten und bestimmen unsere Einstellung zur Umwelt.¹⁹⁹ Zu den Wertetrends, die seit kurz vor der Jahrtausendwende aktuell sind, zählt die Schwächung traditioneller Werte wie Eigentum, finanzielle Sicherheit, Karriere und Familie, Pflichtbewusstsein und Bescheidenheit. Persönliche Bedürfnisse, wie das Streben nach Selbstverwirklichung, Bildung, Freizeit und somit die Verlagerung zentraler Bezugspunkte der Existenz vom Beruf

¹⁹⁸ Weichhart, 2005, 67.

¹⁹⁹ Raffée, Hans/Wiedmann, Klaus-Peter: Dialoge 2: Konsequenzen für das Marketing. Hamburg, 1987, 15.
Zitiert nach Stihler, Ariane: Die Entstehung des modernen Konsums. Darstellung und Erklärungsansätze.
Beiträge zur Verhaltensforschung, Heft 35. Berlin, 1998, 104.

in die Privatsphäre traten immer mehr in den Vordergrund.²⁰⁰ Die Folge dieses Wertewandels war die Ablösung der Überlebensorientierung durch die Erlebnisorientierung. Die wichtigsten Gründe für diese Entwicklung sieht Ariane Stihler in folgenden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen:

- Sättigungsphase der Märkte in heutigen Industriegesellschaften: Marktanteile können nur noch auf Kosten der Konkurrenz gehalten oder erweitert werden.
- Konsumenten leiden aufgrund des seit geraumer Zeit stetig wachsenden Informationsangebotes und infolge neuer Kommunikationsformen unter Informationsüberlastung.
- Die zunehmend sachliche und funktionale Umwelt des Menschen verstärkt das Streben nach sinnlicher und emotionaler Stimulierung. Der Konsum wird für emotionale Erlebnisse und Ersatzhandlungen genutzt.
- Der Beruf hat seine Vormachtstellung als Lebensinhalt verloren. Immer weniger Menschen können sich mit ihrer Tätigkeit identifizieren (z. B. ist mit der Massenproduktion der Bezug zum Endprodukt verloren gegangen), weshalb der Beruf lediglich als Mittel zur Sicherung ihres Lebensunterhaltes betrachtet wird, aus dem weder Befriedigung noch Selbstbestätigung geschöpft werden kann.
- Die Zunahme an Freizeit ist für die gestiegene Erlebnisorientierung mitverantwortlich. Die Freizeit hat sich im Zuge der Reduzierung der täglichen und wöchentlichen Arbeitszeiten stark ausgeweitet. Der Konsum stellt eine junge Form dafür dar, den durch die Freizeit ermöglichten Freiraum für die eigene Entfaltung zu nutzen. Deutlich wird das dadurch, dass sich in den letzten zwanzig Jahren des vergangenen Jahrtausends die Freizeitausgaben nahezu verfünffacht haben.²⁰¹

Die von der Baby-Boom-Generation der Nachkriegszeit getragene und aus den Jugendrevolten der späten 1960er Jahre entwickelte postmoderne Kultur ist innerhalb der neuen Lebensstile herausragend. Die Verfügbarkeit über ein bestimmtes Gut (z. B. Rolex, BMW, ...) stellt dabei ein wesentliches Merkmal der Zugehörigkeit zu bestimmten sozialen Gruppen dar. Dabei wurde der Einkaufsstil selbst, im Gegensatz zum Massenkonsum, ein wichtiges Ritual. Dieses Ritual stellte neben den oben erwähnten Phänomenen auch bezüglich Ästhetik, Architektur, Kultur- und Freizeitaktivitäten Anforderungen an die städtischen

²⁰⁰ Raffée/Wiedmann, 1987, 147 u. 150. Zitiert nach Stihler, 1998, 105.

²⁰¹ Stihler, 1998, 108-111.

Zentren.²⁰² Der Wertewandel im Sinn einer veränderten Bewertung der verschiedenen Faktoren, die für Lebensweise und Lebensqualität als bestimmend galten, betraf neben den städtischen Zentren auch die Arbeitsformen, die Freizeitnutzung und die Wohn- und Umweltqualität und somit alle Bereiche des täglichen Lebens.²⁰³

Aufgrund der Verbesserung im Lebensstandard und damit der Anspruchs- und Bedürfnisstruktur floss immer weniger Kaufkraft in Güter des Kurzfristbedarfs. Wurden in Wien 1970 noch 55 Prozent der in den Einzelhandel fließenden Kaufkraft für den Kurzfristbedarf ausgegeben, so waren es 1990 nur noch knapp 40 Prozent. Bevorzugten Konsumenten früher bei Einkäufen des Kurzfristbedarfs meist ein Stammgeschäft, so wurden um 1990 schon zwei oder mehrere Geschäfte bevorzugt. Bei der Verlagerung der Kaufkraft von Gütern des kurzfristigen Bedarfs zu Gütern des langfristigen Bedarfs spielte der boomende Bereich der Elektronik, insbesondere der Unterhaltungselektronik, bei dem besonders die fachliche Beratung bei der Wahl des Einkaufsortes entscheidend war, eine große Rolle.²⁰⁴

Auf der Basis der zuvor genannten Trends entwickelte sich eine Trennung zwischen Versorgungs- und Erlebniskauf. Der Versorgungskauf ist davon bestimmt, sich mit dem Notwendigen zu versorgen, und zwar mit Verbrauchsgütern, also auch Waren, die im Keller und im Kühlschrank gelagert werden. Es wird schnell, bequem und preiswert gekauft und dazu verkehrsorientierte Standorte mit einfacher Gebäudeausstattung gewählt. Die bevorzugten Betriebsformen sind dabei Verbrauchermärkte, SB-Warenhäuser, Fach- und Discountermärkte.²⁰⁵ Der Grundbedarf wurde immer stärker preiswert bei diskontierenden Betriebsformen gedeckt²⁰⁶ und gerade aufgrund der verbesserten Lagerhaltungsmöglichkeiten (Kühlschrank) und den größeren Transportbehältern („Kofferraum statt Einkaufstasche“) wurden Versorgungseinkäufe umfangreicher, seltener und weiter entfernt erledigt.²⁰⁷ Eine entscheidende Rolle spielte dabei auch die steigende Zahl der berufstätigen Frauen und

²⁰² Steinbach, 1992, 18.

²⁰³ Albers, 1999, 225.

²⁰⁴ Steinmann, Otto: Zentrenentwicklung in Wien. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien. Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 39. Wien, 1992, 57f.

²⁰⁵ Schnermann, Johannes: Entwicklungstrends im Einzelhandel. In: Grabow, Busso/Löhr, Rolf-Peter (Hrsg.): Einzelhandel und Stadtentwicklung, Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung/Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin, 1991, 31.

²⁰⁶ Industrie- und Handelskammer zu Berlin (Hrsg.): Einzelhandel in der Region Berlin-Brandenburg. Entwicklung von Flächenangebot und Flächenbedarf aus Sicht des Jahres 1998. Berlin, 1998, 85.

²⁰⁷ Bökemann, 1992, 112.

geänderte Arbeitszeiten.²⁰⁸ Mit der Einführung der 40-Stunden-Woche im Jahr 1975 schlug „endgültig“ die große Stunde für die österreichische Freizeitgesellschaft.²⁰⁹

Der Erlebniseinkauf ist dadurch gekennzeichnet, dass Wünsche, sowohl mit Verbrauchsgütern als auch mit Gebrauchsgütern, befriedigt werden sollen. Gekauft werden „Waren zum Repräsentieren“ für Wohnung, Freizeit, Beruf, Kunst und Kultur. Weiters werden dabei Dienstleistungen wie Friseur, Reisebüro und Gastronomie in Anspruch genommen. Ein wichtiges Schlagwort ist dabei der Begriff des Shopping, das mit bummeln, sehen und gesehen werden, sich wohl fühlen und Zeit in gepflegter Atmosphäre verbringen gedeutet werden kann. Charakteristisch für den Erlebniseinkauf ist auch der Faktor, dass die Ware gefallen muss. Hier wird Geld ausgegeben, gespart wird bei Discounter.²¹⁰ Die Nachfrage nach Gütern, die „das Leben lebenswert machen“, wurde vermehrt in leistungsfähigen Fachgeschäften und in Großbetrieben, deren Strategie auf fachkundige Beratung und Bedienung sowie den „Dienst am Kunden“ ausgerichtet ist, gedeckt.²¹¹ Erlebniseinkauf wurde Teil des Freizeitverhaltens.²¹²

Die Polarisierung zwischen Versorgungs- und Erlebniseinkauf wurde 1998 mit folgenden weiteren Trends beschrieben:

- Discount-Shopping;
- Convenience-Shopping auf Produkt-, Dienstleistungs- und Handelsebene;
- Electronic Shopping / Home Shopping / Teleshopping (interaktives Fernsehen, Computer);
- Smart Shopping: Verbraucher kaufen nicht billige Marken, sondern hochwertige Marken billig (Schnäppchenjäger, die immer auf der Suche nach Sonderangeboten sind).²¹³

Peter Max Busse erläuterte die Wirkungszusammenhänge zwischen Einkommensänderungen und Verbrauchsänderungen sowie deren mögliche Auswirkungen auf die Zentrenentwicklung. Bei einer Einkommenssteigerung stellte Busse fest, dass

- die Einkommenszuwächse die Nachfragesteigerungen bedingen;
- die Einkommenselastizitäten der angebotenen Güter und Dienstleistungen unterschiedlich sind;

²⁰⁸ Franke, 1999, 16.

²⁰⁹ Kratochwill, 1999, 51,

²¹⁰ Schnermann, 1991, 31.

²¹¹ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 85.

²¹² Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 21.

²¹³ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 86.

- steigende Einkommen vor allem die Nachfrage nach superioren Gütern und Dienstleistungen steigen lassen und die Nachfrage nach inferioren Gütern hingegen degressiv steigt;
- superiore Güter vor allem in der City und in etwa jedem zweiten Bezirkszentrum in jeweils jeder der betroffenen Branche mit einem breiten und tiefen Sortiment angeboten werden;
- die räumliche Mobilität mit steigenden Einkommen in der Regel zunimmt;
- hohe Mobilität und steigende Einkommen vor allem die City und Bezirkszentren mit überdurchschnittlichem Angebotsniveau begünstigen.²¹⁴

Sinkende Einkommen haben laut Busse folgende Wirkungen auf das Konsumverhalten bzw. auf die Einkommensverwendung:

- Der Kauf dauerhafter Konsumgüter, wie zum Beispiel PKWs oder Stereoanlagen, wird aufgeschoben.
- Die Produktion wird vermehrt in den Haushalt verlagert. Das bedeutet, dass z. B. Reparaturen vorgenommen werden, unverarbeitete Lebensmittel anstelle von Fertiggerichten gekauft werden und die Urlaubsreise per PKW anstelle einer Flugreise angetreten wird.
- Die Qualitätsansprüche werden gesenkt. Zum Beispiel werden nähere Urlaubsziele gewählt und die Dauer des Urlaubs wird verkürzt.
- Die gegebene hohe Mobilität in Verbindung mit sinkenden Realeinkommen führt zu einer Kaufkraftzurückhaltung gepaart mit hohem Preisbewusstsein der Verbraucher. Daraus folgt tendenziell eine Stärkung der Marktstellung von Verbrauchermärkten und SB-Warenhäusern sowie von Fachdiskontmärkten im urbanen Randgebiet und tendenziell eine Schwächung der City sowie der Bezirkszentren mit einer überwiegend hochpreisigen Angebotsstruktur.²¹⁵

Ähnliche Anpassungen laufen laut Busse auch bei einer Verschlechterung des Konsumklimas, zum Beispiel infolge nachhaltiger Dauerarbeitslosigkeit, unter Erwerbstätigen ab. Die Angst vor dem Verlust des Arbeitsplatzes kann bereits zu den oben angeführten Reaktionen führen.²¹⁶

²¹⁴ Busse, 1990, 35f.

²¹⁵ Ebd., 36f.

²¹⁶ Ebd., 37.

Für Norbert Bolz ist die Postmoderne „wieder ein Zeitalter der Stämme“. Weil alle Zeichen auf Globalisierung und Weltkommunikation stehen, benötigen die Menschen „kulturelle Reservate der Vielfältigkeit“. Diese Reservate der Vielfältigkeit, die Stämme und „Communities“, formieren sich laut Bolz in erster Linie als Konsumgemeinschaften. Die Einkaufszentren verwandeln sich in Schauplätze einer Wiederverzauberung der Welt, nach der sich Menschen gerade deshalb sehnen, weil jede Spur von Magie, Aura, Charisma und Zauber aus dem aufgeklärten Alltag getilgt ist, wie Bolz verdeutlicht. Dies äußert sich zum Beispiel in der Wiederkehr der griechischen Agora und des orientalischen Basars in recycelter Form in Shopping-Malls und Flughäfen. Diese Themenwelten bieten somit Ersatzerfahrungen, die laut Bolz „aber gar nicht nach Ersatz schmecken, sondern intensiver, weil dichter und störungsfreier als die Wirklichkeit“ sind. Ein Shopping-Center ist demnach als Bündelung von Konsum- und Ereignischancen und als Architektur der Mehrwerterlebnisse eine Art „Konsumkathedrale“, in die man vor der häuslichen Langeweile flieht. Die Urban-Entertainment-Center wollen somit mehr bieten als die klassische amerikanische Mall. Sie sind „Gesamtkunstwerke des Konsums“: Kaufen, Essen, Amüsieren.²¹⁷

4.6 Exkurs: Shopping

Ansätze des Erlebniseinkaufes bzw. des so genannten Shopping gab es bereits Mitte des 19. Jahrhunderts, als Frauen des Mittelstandes ihre Zeit vermehrt in den damals neu entstandenen Kaufhäusern verbrachten. Einerseits war das darauf zurückzuführen, dass damals das Kaufhaus neben der Kirche der einzige öffentliche Ort war, den eine „respektable“ Frau der Mittelschicht ohne Begleitung aufsuchen durfte, andererseits konnte das Shopping erst durch die neue Erfahrung von Zeitüberfluss in dieser Gesellschaftsschicht entstehen.²¹⁸ Am Ende des 20. Jahrhundert erweiterte sich die Aktivität auf alle gesellschaftlichen Schichten und ist Ausdruck des Lebensverständnisses der westlichen Wohlstandsgesellschaften.²¹⁹

Unter dem Begriff Shopping bzw. Bummeln wird die Betrachtung der Waren eines Geschäfts aus freizeit- oder informationsbezogenen Motiven, ohne die unmittelbare Absicht einen

²¹⁷ Bolz, Norbert: Die neue Stadt. In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 198f.

²¹⁸ Bowlby, Rachel: Just looking. Consumer culture in Dreiser, Gissing and Zola. New York/London, 1985, 189. Zitiert nach Stihler, 1998, 113f.

²¹⁹ Zwätz, Dieter: Shopping ist für Amerikaner Ausdruck des Lebensgefühls. In: Handelsblatt, 26./27.11.1993, Nr 229. Zitiert nach Stihler, 1998, 115.

bestimmten Artikel zu kaufen, verstanden.²²⁰ Der Erwerb von Produkten kann zwar Bestandteil des Shoppings sein und wird oft als Rechtfertigung herangezogen. Er bildet aber nicht eine notwendige Bedingung. Es handelt sich beim Shopping um eine Art sinnlicher Konsum, bei dem anstelle von materiellen Gütern Bilder und Impressionen konsumiert werden.²²¹ Der Erlebniseinkäufer geht demnach nicht nur einkaufen, sondern er flaniert und bummelt durch die künstliche, bewusst kreierte Traumwelt der Einkaufsgalerien und Warenhäuser, um etwas zu entdecken oder zu erleben, oder einfach aus Freude zu sehen, zu hören, zu riechen und zu schmecken. Durch die thematisch zusammengestellte Präsentation der Waren sieht sich der Konsument gewissermaßen in ein „Erlebnis hineingeführt“.²²²

Norbert Bolz vertritt in seinem Aufsatz „Die neue Stadt“ die Ansicht, dass Shopping heute die letzte öffentliche Handlung und damit das eigentliche Organisationsprinzip einer Stadt sei. Shopping ist die „Energie“, die das Urbanitätserlebnis ermöglicht, und umgekehrt ist Urbanität das eigentliche Thema des Shoppings. Shopping entwickelt sich laut Bolz heute ganz konsequent zu einer Form des Tourismus. Man konsumiert alleine dadurch, dass an bestimmten Orten das Konsumieren selbst konsumiert wird. Das bedeutet, dass der Konsum selbstbezüglich und damit autonom wird.²²³

²²⁰ Bloch, Peter/ Richins, Marsha: Shopping without purchase: an investigation of consumer browsing behavior. In: Bagozzi, Richard/Tybout, Alice (Hrsg.): *Advances in Consumer Research*. Provo, 1983, 389. Zitiert nach Stihler, 1998, 113.

²²¹ Fiske, John: *Reading the popular*. Boston, 1989, 16f. Zitiert nach Stihler, 1998, 113.

²²² Langman, Lauren: Neon cages. Shopping for subjectivity. In: Shields, Rob (Hrsg.): *Lifestyle Shopping. The subject of consumption*. London/New York, 1992, 40. Zitiert nach Stihler, 1998, 114.

²²³ Bolz, 2004, 199.

5. Die Stadt- und Zentrenplanung in Wien und Berlin

5.1 Tendenzen und Prognosen, Probleme und Chancen für Wiener Zentren

Bei einer unbeeinflussten Entwicklung der Büroflächen prognostizierten die Verfasser des STEP 94 eine einseitige Belastung der Verkehrssysteme im citynahen Bereich und entlang weniger Achsen. Besonders die U1 würde diese Belastungen zu spüren bekommen.²²⁴ Da die damals geplanten Büronutzungen ein umfangreiches Fahraufkommen im Individualverkehr stimulieren hätten können, wurde auch von einer Mehrbelastung von damals ohnehin schon kritischen Abschnitten des Straßennetzes ausgegangen.²²⁵ Ein Teil der damals geplanten Büros lag eher randlich zu den damals bestehenden städtischen Nebenzentren und Nebengeschäftsstraßen, wodurch eine integrierte Zentrenentwicklung, als Symbiose aus zentralem Geschäftsbereich und Büronutzung, behindert werden würde.²²⁶ Als mögliche Folge einer unbeeinflussten Büroflächenentwicklung wurden monofunktionale Bürozonnen, die abends bzw. am Wochenende mehr oder weniger zu veröden drohten, neben Geschäftszentren mit nur wenig urbanem Charakter prognostiziert.²²⁷

Weitere Einkaufszentrenprojekte, die nicht zur Stabilisierung der 1992 bestehenden Zentrenstruktur beitragen würden, würden zu einem schon damals weiteren Bedeutungsverlust der alten, gewachsenen Zentren führen.²²⁸ Laut dem STEP 94 würden Einkaufszentrenprojekte allgemein im Realisierungsfall die damalige Stabilität der Zentrenstruktur weiter untergraben. Die geplanten Einkaufszentren lagen meist abseits bestehender Hauptgeschäftsstraßen oder überhaupt an der Stadtgrenze. Prognosen gingen davon aus, dass die damals geplanten Einkaufszentren im Errichtungsfall zwei Mrd. Schilling von den 37 Mrd. Schilling, die damals in den bestehenden Geschäftszentren ausgegeben wurden, auf sich umlenken werden würden. Zusätzlich würden diese neuen Zentren noch 3,7 Mrd. Schilling an Kaufkraft benötigen, die nur mehr dem Einzelhandel der Nah- und Streubereichsversorgung und den Nebenzentren entzogen werden konnten. Daher waren neben den höchstrangigen Zentren wie der City, der Inneren Mariahilfer Straße und dem Donauzentrum, vor allem die Nebengeschäftsstraßen und Nebenzentren von den damaligen

²²⁴ Stadtplanung Wien, 1994, 96.

²²⁵ Steinbach, 1992, 39.

²²⁶ Stadtplanung Wien, 1994, 96.

²²⁷ Steinbach, 1992, 39.

²²⁸ Mittringer, Kurt: Zusammenfassung und Resümee. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien. Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 39. Wien, 1992, 157.

Einkaufszentrenprojekten betroffen.²²⁹ Die höchstrangigen Zentren würden laut Prognosen ihre Positionen halten oder sogar wachsen, da es zu weiteren Konzentrationen des Auswahlgüterbedarfes kommen würde.²³⁰ Trotz der Trendumkehr von der Stadterweiterung hin zur inneren Stadtentwicklung wurden laut STEP 05 in den Jahren zwischen 1994 und 2005 weiterhin großflächige Einkaufszentren und Fachmärkte am Stadtrand, aber auch in den Stadtumlandgemeinden gewidmet und realisiert. Der Trend zu immer größeren Einheiten hielt 2005 ebenso wie der Verdrängungswettbewerb in einigen Branchen, wie zum Beispiel im Bereich der Möbel- und Baumärkte, ungebrochen an. Aufgrund dieser anhaltenden Entwicklungen prognostizierte der STEP 05 folgende Auswirkungen:

- Neue Verkaufseinrichtungen führen primär zu einer veränderten räumlichen Verteilung der Einzelhandelsumsätze, generieren aber kaum zusätzliche Konsumausgaben.
- Durch zunehmende Konkurrenz wird die Stellung des innerstädtischen Einzelhandels geschwächt.
- Großflächige Verkaufseinrichtungen zeichnen sich nicht nur durch weniger Beschäftigte pro m² und auch pro Umsatzeinheit aus, sondern Einkaufszentren verursachen meist auch erhebliche Mobilitätskosten (Infrastruktur, Stau, Umweltbelastungen usw.).
- Eine ungebremszte Zunahme an Verkaufsfläche bzw. deren Konzentration an neuen Standorten führt mit hoher Wahrscheinlichkeit zu wirtschaftlichen Nachteilen für die gesamte Region.²³¹

Der Bevölkerungszuwachs durch die im vorherigen Kapitel vorgestellten „Neu-Wiener“ würde vor allem die Gewinnchancen für Einzelhandelsbetriebe des Kurzfristbedarfs im Nahbereich von deren Wohnungen, also im dicht bebauten gründerzeitlichen Althausbestand, verbessern.²³² Aufgrund der geringeren Bedarfsorientierung an Langfrist- und Luxusgütern würde in diesen Gebieten der Anteil an Gütern des Kurzfristbedarfs zunehmen.²³³ Es wurde angenommen, dass sich die Wohndichte in den damals zukünftig von „Neu-Wienern“ besiedelten Gebieten erhöhen und damit eine Einzelhandelskultur der Basare und grünen, also auf Obst und Gemüse spezialisierte, Märkte gute Entwicklungschancen haben würde. Die

²²⁹ Stadtplanung Wien, 1994, 97.

²³⁰ Ebd. und Mittringer, 1992, 157.

²³¹ Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): STEP 05. Stadtentwicklung Wien 2005. Wien, 2005, 134.

²³² Bökemann, 1992, 37.

²³³ Stadtplanung Wien, 1994, 97.

Einzelhandelsbetriebe würden in diesen Gebieten schnell das „ethnisch-kulturelle Heimatkolorit“ der Zugewanderten annehmen und somit die Wiener Einkaufsszene bereichern.²³⁴ Gerade der Anreiz zum Verweilen und Bummeln wurde als ein Ansatzpunkt auch im Zusammenhang mit den Bedürfnissen der dort lebenden multikulturellen Bevölkerung gesehen. Umgekehrt schien aber die fehlende Aufenthaltsqualität eine Erklärung für die Ausdünnung der Fachgeschäfte, vor allem an den zwar hervorragend erreichbaren, aber dennoch unattraktiv wirkenden Gürtelkreuzungen, zu sein.²³⁵

In den Wohngebieten der „Alt-Wiener“ würden die Wohn- und Siedlungsdichte und damit auch die wirtschaftliche Grundlage der Einzelhandelsbetriebe in deren Nahbereich rasch abnehmen. Die Tendenz des „Greißler-Sterbens“ würde sich dort daher fortsetzen und auf die kleinen Einkaufszentren mit Betrieben aus den Bedarfsgruppen Kleidung und Hausrat ausdehnen.²³⁶ 2005 wurde aufgrund der damals vorangegangenen Bevölkerungsentwicklung ein anhaltender Suburbanisierungstrend prognostiziert. Obwohl Wien zwischen 1971 und 2001 über 64.000 Einwohner verloren hatte, ging man aufgrund der signifikanten Zuwanderung aus dem Ausland von einer Bevölkerungszunahme von rund 7 Prozent bis zum Jahr 2031 aus.²³⁷ Dieser Zuzug aus dem Ausland könnte das Geburtendefizit und die erheblichen Binnenwanderungsverluste laut den Prognosen mehr als ausgleichen. Verschiedene Szenarien im STEP 05 schätzten die Gesamtbevölkerung Wiens im Jahr 2030 auf zwischen 1,681.000 und 1,753.000 Einwohner.²³⁸

Für gewachsene Subzentren wurden die größten Schwierigkeiten bei der Umstellung auf den postmodernen Einkaufsstil prognostiziert. Den Grund sah man in der schon damals nicht mehr ausreichend attraktiven Branchenstruktur, die darauf beruhte, dass im historischen Entwicklungsprozess ertragsschwächere Branchen sukzessive verdrängt wurden und es somit zu einer Dominanz weniger Leitbranchen kam. Gastronomie und Freizeiteinrichtungen fielen diesem Verdrängungsprozess zum Opfer oder konnten sich aus Mangel an Nachfrage erst gar nicht bemerkbar entwickeln. Die Ausbildung von „Bekleidungsstraßen“ ist ein Beispiel für diese Entwicklung eines Subzentrums.²³⁹ Aufgrund der traditionellen Funktion vieler Geschäftsstraßen als wichtige Achsen des Individualverkehrs beziehungsweise als radiale Ausfallstraßen der City, auf die auch 1992 nicht verzichtet werden konnte, wurden die

²³⁴ Bökemann, 1992, 93.

²³⁵ Stadtentwicklung Wien, 2005, 130.

²³⁶ Bökemann, 1992, 93f.

²³⁷ Stadtentwicklung Wien, 2005, 38f.

²³⁸ Ebd., 41f.

²³⁹ Steinbach, 1992, 22.

Einrichtungen von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Zonen oft entscheidend behindert und waren viel schwerer durchsetzbar als im zentralen Citybereich. Aufgrund der Suburbanisierung bei Konzentration von Arbeitsplätzen in der City und ihren Randbereichen besaßen die traditionellen Geschäftsstraßen Bedeutung für den individuellen Wirtschafts- und Pendlerverkehr. Auch da diese Straßen hinsichtlich der Attraktivität ihrer baulichen Struktur nicht mit der City mithalten konnten und darüber hinaus auch nicht die gestalterischen Maßnahmen wie künstliche Shopping- und Erlebniswelten zuließen, wurde angenommen, dass sich für die gewachsenen Subzentren die größten Schwierigkeiten ergeben würden.²⁴⁰

Der Hierarchieabbau aufgrund des prognostizierten Rückgangs des Geschäftslebens in den Agglomerationen von lokaler Bedeutung als Folge der geänderten Kaufgewohnheiten, der Konzentration des Angebotes und der Bevölkerungssegregation würde nicht aufzuhalten sein.²⁴¹ Jedoch wurde auch angenommen, dass spezialisierte und dienstleistungsintensive Geschäfte des Nahrungsmittelsektors sowie verschiedene gastronomische Angebote in den Gebieten der Stadterneuerung, also in den dicht bebauten Gebieten der Gründerzeit, aufgrund des Zuzugs von jüngeren, in Einzel- oder Zweipersonenhaushalten lebenden und einkommensstärkeren Bevölkerungsgruppen, eine Renaissance erleben und in modifizierter Form wieder Fuß fassen könnten.²⁴² Im STEP 05 wurde diesbezüglich auf die für die Gründerzeit-Stadt charakteristischen weichen Standortfaktoren aufmerksam gemacht. Es wurde davon ausgegangen, dass Urbanität, Stadtteilimage, innovative Milieus, Kooperationen und Netzwerke neue Entwicklungspotenziale bieten könnten.²⁴³

1994 wurde ein Mehrbedarf an Zentrumsleistungen prognostiziert.²⁴⁴ Es wurde angenommen, dass der Bedarf an Zentrenversorgungsleistungen und somit an Verkaufsfläche steigen würde. Verantwortlich dafür sollten das jährliche Bevölkerungswachstum von 15.000 Einwohnern, die steigende Kaufkraft, autonomes Flächenwachstum in den Hauptgeschäftsstraßen und Einkaufszentrenprojekte sein. Die Verfasser des STEP 94 prognostizierten einen Anstieg von ca. 10.000 m² Verkaufsfläche pro Jahr. Für gerechtfertigt wurde damals sogar ein jährliches Flächenwachstum von 20.000 m², also in der Größenordnung eines Hauptzentrums, erachtet. Da allerdings das Flächenwachstum und der Bevölkerungszuwachs nicht konzentriert vor sich

²⁴⁰ Steinbach, 1992, 22f.

²⁴¹ Stadtplanung Wien, 1994, 98.

²⁴² Ebd., 97 und Steinbach, 1992, 37.

²⁴³ Stadtentwicklung Wien, 2005, 128.

²⁴⁴ Stadtplanung Wien, 1994, 93.

gehen würden, wurde das selbstständige Herausbilden eines neuen Hauptzentrums für unwahrscheinlich gehalten. Bezogen auf die Neugründung eines Hauptzentrums wurde angenommen, dass alleine die Möglichkeit, die angegebene Größenordnung von Verkaufsfläche auf einen Standort zu bündeln, entscheidend sein würde.²⁴⁵

Die Chancen für die Wiener City würden laut Prognosen vor allem in der Kaufkraft der damals vermutlich schnell zunehmenden Zahl an Touristen liegen. Das in der Wiener Innenstadt angebotene Warensortiment und die damit verbundenen Dienstleistungen müssten und würden sich in diesem Sinn an die Nachfrage der Touristen anpassen. Dabei wurde die Frage gestellt, ob dieses angepasste City-Sortiment dann auch noch von den Wiener Konsumenten angenommen werden würde.²⁴⁶ Auch im STEP 05 ging man von einer positiven Einflussnahme des Tourismus auf die Stadt Wien aus. Neben den Hotels und Gaststätten profitiert laut STEP 05 besonders der Handel vom Tourismus. Von Wirtschaftsforschern wurde der jährliche Umsatz des Tourismus auf 2,5 Mrd. Euro geschätzt.²⁴⁷

Besonders für die Autokundschaft aus der Sozialgruppe der an der städtischen Peripherie wohnenden „Alt-Wiener“ würden die Probleme beim City-Einkauf tendenziell zunehmen. Die Gründe dafür würden die wachsenden Verkehrsstaus auf dem Weg zur City, der mangelnde Parkraum und der Preis für diesen sein. Damit würde auch die Möglichkeit, verschiedene Einkäufe auf dem Weg zu koppeln, stagnieren bzw. schrumpfen. Der aus den Koppelungsrestriktionen ableitbare Kaufkraftverlust der City und der Hauptgeschäftsstraßen im dicht bebauten Althausbestand führte 1992 zu den Befürchtungen, dass die wirtschaftliche Basis der damals höchstrangigen Stadtzentren erodieren würde.²⁴⁸ Im Detail hatte sich jedoch das Umsatzpotenzial der City in den zehn Jahren vor 1992 um 28 Prozent erhöht. Ausschlaggebend dafür war einerseits schon der Trend zum Erlebniseinkauf und zur Ästhetisierung des Einkaufsverhaltens, andererseits auch die schon damals steigende Bedeutung des Städtetourismus.²⁴⁹

Bezogen auf die Wirksamkeit zentraler Einrichtungen in den Neubaugebieten wurde angenommen, dass sich rein wirtschaftlich ausgerichtete Einrichtungen nicht ansiedeln würden, bevor eine entsprechende Auslastung sichergestellt wäre. Daher sollte überall dort

²⁴⁵ Stadtplanung Wien, 1994, 98.

²⁴⁶ Bökemann, 1992, 93.

²⁴⁷ Stadtentwicklung Wien, 2005, 121.

²⁴⁸ Bökemann, 1992, 95.

²⁴⁹ Steinbach, 1992, 33.

wo es möglich wäre, die Siedlungstätigkeit im Anschluss an vorhandene Zentren bzw. Ortskerne vorangetrieben werden und erst bei weiterem Ausbau der Siedlungen sollten dort neue, zusätzliche zentrale Einrichtungen geschaffen werden. Sonstige soziale und gesellschaftliche Einrichtungen sollten dabei rechtzeitig miterrichtet werden.²⁵⁰

Otto Steinmann stellte sich 1992 in einem Fachgutachten die Frage, welche Zentren in Wien die Chancen hätten, von den Konsumenten angenommen zu werden und dadurch wirtschaftlich bestehen zu können. Für den Auswahlgüterbedarf waren dies im Allgemeinen Zentren mit einer größeren Zahl von Einzelhandelsbetrieben unterschiedlicher Größe und Typs und aus den verschiedensten Branchen, wobei die Auswahlmöglichkeiten zwischen mehreren Anbietern in einer Branche gegeben sein sollten.²⁵¹

Für ein Einkaufszentrum auf Bezirkszentrenniveau wurde eine Mindestgröße von etwa 20.000 m² Verkaufsfläche angenommen. Im Einzugsbereich wurden 100.000 Einwohner angenommen, um den betriebswirtschaftlich notwendigen Umsatz zu erzielen. Es wurde angenommen, dass bis auf einzelne Ausnahmen alle in der Größenordnung unter dem Stellenwert liegenden Geschäftsstraßen und Einkaufszentren, sofern sie nicht reine Nahversorgungskerne oder branchenspezifische Großeinheiten in Streulagen waren, mit Schwierigkeiten rechnen mussten. Nicht nur mit dem Verlust ihrer Marktposition in Bezug auf den Anteil der Gesamtkaufkraft, sondern auch mit realen Umsatzverlusten wurde gerechnet. Neue Zentren unter diesen Mindestgrößen, welche nicht in Geschäftsstraßen integriert wären, würden sich laut Prognosen nur aufgrund großer Anstrengungen behaupten können. Die Lugner City hatte zum Beispiel damals mit solchen Anstrengungen zu kämpfen und betrieb daher einen überdimensionalen Werbeaufwand. Es wurde aber auch angenommen, dass diese damals prognostizierten Mindestgrößen noch weiter steigen könnten, um von der Mehrzahl der Konsumenten für den Auswahlgütererwerb akzeptiert zu werden.²⁵² Für eine Realisierung eines Zentrums auf Hauptzentrenebene wurde daher von einer Mindestgröße über 20.000 m² Verkaufsfläche ausgegangen. Für geringere Dimensionen schien es unwahrscheinlich, dass potente Betreiber oder Mieter zu finden sein würden.²⁵³ Im STEP 05 wurden besonders für neue Stadtteilzentren mit einem Einzugsgebiet von über 10.000 Einwohnern Chancen in der campusartigen, großformatigen Durchmischung der

²⁵⁰ Potyka, Hugo: Zum Zentrenkonzept Wien. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien.

Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 39. Wien, 1992, 122.

²⁵¹ Steinmann, 1992, 56.

²⁵² Ebd., 56f.

²⁵³ Steinmann, 1992, 60.

Funktionen gesehen, wie es z.B. im Bereich der Millennium City der Fall ist.²⁵⁴ Die hierarchische Stufe der Nahversorgungskerne, -agglomerationen oder -zentren, die überwiegend Güter des Kurzfristbedarfs anboten, hätten laut Prognosen Chancen, um wirtschaftlich bestehen zu können, wenn sie eine Fläche zwischen 1.500 und 3.000 m² für mehrere Anbieter aufweisen könnten. Die Bevölkerung in dem erweiterten fußläufigen Bereich sollte für diese Zentren zwischen 6.000 und 10.000 Einwohnern zählen.²⁵⁵

5.2 Leitlinien und Ziele in der Wiener Stadt- und Zentrenplanung

Mit dem Zusammenbruch des Ostblocks würde sich, nach Meinung von Politik und Stadtplanung, auch für die Bundeshauptstadt Wien eine neue Entwicklungsphase abzeichnen. Diese würde durch ein vor allem vom Dienstleistungssektor getragenes Wirtschaftswachstum und eine bedeutende Bevölkerungszunahme gekennzeichnet sein und vor allem durch die Wiederaufnahme der Stadterweiterung, nachdem vor der Wende der Fokus besonders auf der Stadterneuerung gelegen hatte, und die Errichtung einer Vielzahl von größeren Büro- und Dienstleistungskomplexen auf attraktiven, meist citynäheren Standorten getragen werden.²⁵⁶ In Anbetracht der geographischen Lagevorteile der Stadt Wien in Mitteleuropa und des gegenüber anderen Metropolen der Reformstaaten überlegenen Angebotes an harten, also unmittelbar auf die Wirtschaft bezogenen, und weichen, also auf die Lebensqualität der Beschäftigten bezogenen, Standortfaktoren, war es 1992 das Ziel, dass Wien zur Wirtschaftsmetropole Zentraleuropas aufsteigen sollte.²⁵⁷ Ziele, wie die effiziente Nutzung der damals bestehenden Infrastruktur bei Minimierung damals zukünftiger Investitionen, die Reduzierung der Pendelwege und weitgehende Benützung des öffentlichen Nahverkehrs, die Schaffung von billigem Wohnraum am Stadtrand in verdichteten, aber lebenswerten Strukturen bei Wahrung der Erholungsflächen, die Reduzierung der Emissionen in Luft, Wasser und Boden und die Verringerung des Müllaufkommens, die der Planung der Großstadtregion Wien zugrunde lagen, machten die verschiedenen Formen der polyzentrischen Stadtstruktur erstrebenswert. Mehrere Hauptzentren zur Entlastung der City, zur Eindämmung des donauquerenden Verkehrs und zur möglichen Identifikation der Bewohner an mehreren, einmaligen Zentrenformen erschienen sinnvoller, als die Ausrichtung

²⁵⁴ Stadtentwicklung Wien, 2005, 138.

²⁵⁵ Steinmann, 1992, 57.

²⁵⁶ Steinbach, 1992, 16.

²⁵⁷ Ebd., 27.

auf ein einziges Zentrum jenseits der Donau.²⁵⁸ Aus diesem Grund und da damit gerechnet wurde, dass die gesamte Kapazität aller linksseitig der Donau gelegenen Zentren mit keiner einzigen Funktion der City gleichziehen würde können, wurde das Modell einer bipolaren Zentrenstruktur verworfen.²⁵⁹ Neben der Konzentration des Auswahlgüterangebotes in den Hauptzentren der Stadterweiterungsgebiete wies der damals schon anhaltende Hierarchieabbau im historischen, monozentrisch ausgerichteten Geschäftsstraßen- und Zentrensystem auf eine sinnhafte Weiterverfolgung der mehrzentrigen Stadtstruktur hin.²⁶⁰

Mit dem STEP 1985 wurden schon Maßnahmen eingeleitet, welche die damals in der Inneren Stadt vorhandene Mischung der städtischen Nutzungen und die Charaktere der Altstadtgebiete, in besonderem Maß in den Cityerweiterungsgebieten, erhalten sollten. Maßnahmen zum Schutz der Wohnnutzung und der Wohnfolgeeinrichtungen waren wichtige Bestandteile des STEP 1985.²⁶¹ Grundsätzlich wurde schon damals auf eine Stabilisierung der Inneren Stadt, der Cityerweiterungsgebiete und der innerstädtischen Hauptzentren abgezielt.²⁶²

²⁵⁸ Stadtplanung Wien, 1994, 98.

²⁵⁹ Potyka, 1992, 121f.

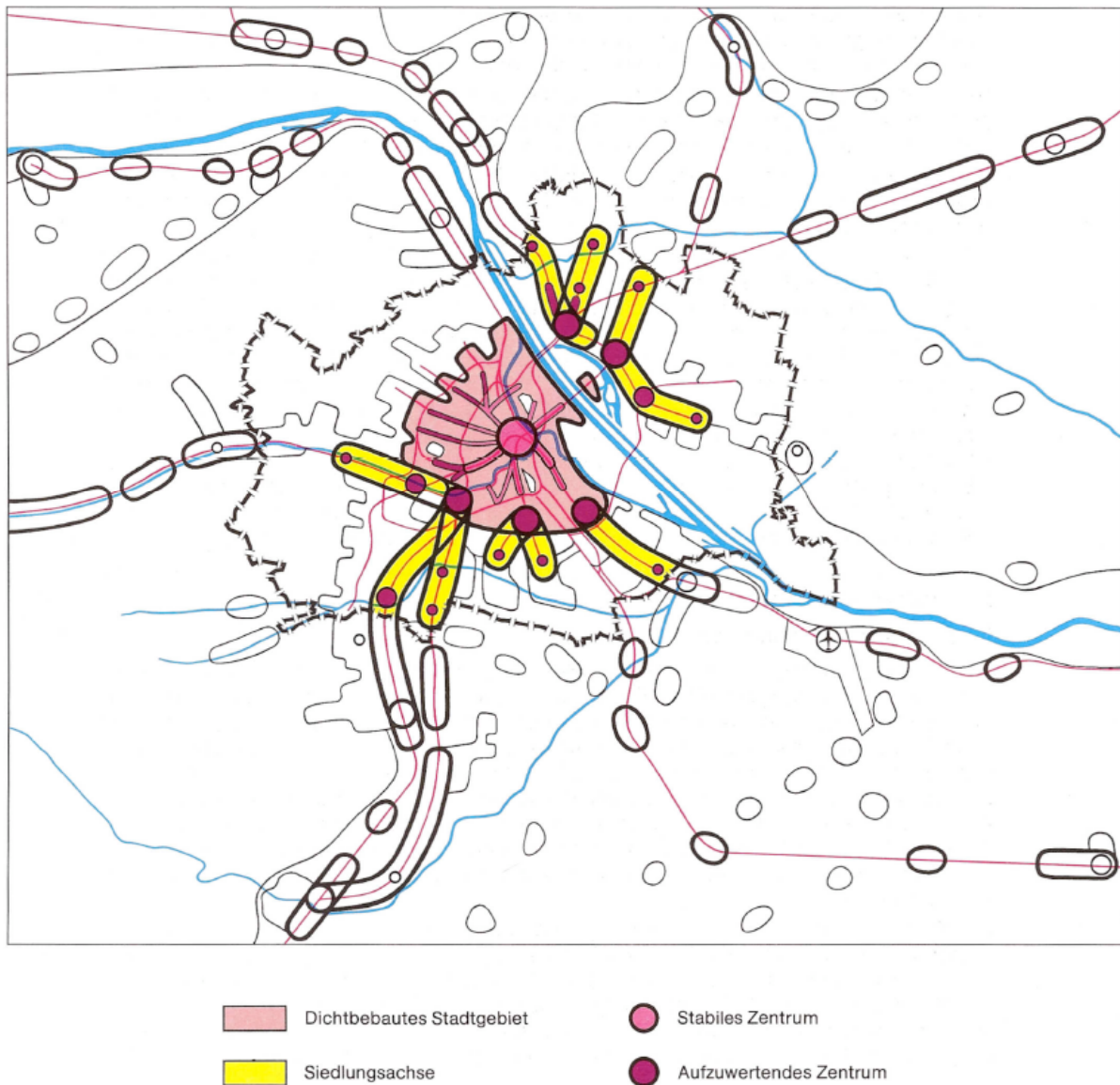
²⁶⁰ Stadtplanung Wien, 1994, 98.

²⁶¹ Magistrat der Stadt Wien, 1985, 56.

²⁶² Ebd., 83.

Abb. 6: Schematische Darstellung der Wiener Zentren im STEP 1985

ZENTREN (Schematische Darstellung)



Quelle: Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.): Stadtentwicklungsplan Wien. Wien, 1985, 55.

Hauptzentren sollten vor allem dort entstehen bzw. besonders ausgebaut werden, wo schon 1985 günstige Voraussetzungen für zentrale Funktionen bestanden. Die Gebiete, wo die U- und S-Bahn im Bereich außen liegender Zentren wichtige Verkehrsknotenpunkte bildeten und mit dem sekundären Straßenbahn- und Busverkehr verknüpft waren, besaßen die günstigsten Voraussetzungen. Die Hauptzentren außerhalb des Gürtels, also Floridsdorf, Kagran,

Simmering, Favoriten und Meidling, besaßen diese Voraussetzungen²⁶³ und sollten durch Förderungen zu einer größeren Eigenständigkeit bzw. zu einer funktionalen Selbstständigkeit in ihren Stadtteilen und Bezirken beitragen und somit der Bevölkerungsverlagerung gerecht werden.²⁶⁴ Aufgrund des hohen Impulses zur Benützung des Autos, welcher durch die in Konkurrenz mit den Zentren Simmering, Favoriten und Meidling stehende Shopping City Süd ausgelöst wurde, sollten diese städtischen Hauptzentren besonders gefördert werden, um einem Kaufkraftabfluss entgegenzuwirken.²⁶⁵ Aber auch im Nordosten der Stadt war es das Ziel, eine höherrangige Zentrenstruktur zu erreichen. Für eine integrierte Zentrenentwicklung sollte daher die Büroflächenentwicklung verstärkt um die Kernbereiche der Bezirkszentren Floridsdorf und Donaustadt erfolgen.²⁶⁶ Gerade der Ausbau des Bürosektors in diesen beiden Zentren, bei gleichzeitiger Nutzung der beträchtlichen landschaftlichen Qualitäten, würde zu einer wirksamen Entlastung der City führen, wie im STEP 94 bemerkt wurde. Es schien 1994 möglich, ein sechstes Hauptzentrum, neben den damals bestehenden, zu realisieren, um auf den Mehrbedarf an Flächen für Zentren zu reagieren. Dafür kam das damalige Teilzentrum Stadlau für eine Neuentwicklung und Neugewichtung im Hauptzentrengefüge in Frage. Mit stadtplanerischen Impulsen und Investitionen sollten Anreize geschaffen werden, um eine erfolgreiche Realisierung des sechsten Hauptzentrums zu gewährleisten. Im Gegensatz zu den anderen Hauptzentren besaß Stadlau allerdings Nachteile. Die Lage und die Bausubstanz wurden als unattraktiv und die Eignung als Bürostandort als mäßig empfunden. Darüber hinaus wurde auch die Nähe zum Zentrum Donaustadt als großer Nachteil erachtet. Es wurde auch angenommen, dass die Kaufkraftpotenziale alleine nicht reichen würden, um die Bedeutung eines Hauptzentrums zu erreichen. Nur wenn die öffentliche Hand Impulse und Investitionen tätigen würde, schien damals die Entwicklung zu einem Hauptzentrum möglich.²⁶⁷

Die Strukturen und die Bedeutung der Bezirkszentren und der Nebengeschäftsstraßen innerhalb des Gürtels sollten erhalten werden. Als Zentren des Bezirkslebens sollten sie gepflegt, störender Durchzugsverkehr sollte wenn möglich reduziert und auf eine Mischung mit Wohnfolgeeinrichtungen geachtet werden.²⁶⁸ Die wichtige und immer wieder erwähnte Maßnahme der Attraktivitätssteigerung sollte innerhalb des Gürtels hauptsächlich auf eine

²⁶³ Magistrat der Stadt Wien, 1985, 56.

²⁶⁴ Ebd., 83.

²⁶⁵ Ebd., 56.

²⁶⁶ Potyka, 1992, 121.

²⁶⁷ Stadtplanung Wien, 1994, 98-100.

²⁶⁸ Magistrat der Stadt Wien, 1985, 56.

Stabilisierung durch intensivere Themenspezialisierung und Ausrichtung auf die wieder stärker von jüngeren Bevölkerungsteilen bevorzugten innerstädtischen Wohnlagen abzielen, wie es im STEP 05 formuliert wurde.²⁶⁹ Aufgrund der Nähe zur City wurden 2005 allerdings Maßnahmen zum Funktionserhalt als ausreichend erachtet. Wegen der Randlage der Geschäftsstraßen außerhalb des Gürtels wurden dort Maßnahmen zur Funktionsanpassung, insbesondere zur Aufwertung, als geeigneter angesehen.²⁷⁰ Im Strategieplan wurde das darauf bezogene Projektziel „Revitalisierung von Einkaufsstraßen“ folgendermaßen formuliert:

„Projektziel ist die Erhaltung und Verbesserung von Geschäftsstraßen und -zentren sowie eine Steigerung der Investitionsbereitschaft, um die Infrastruktur für die Nahversorgung in allen Stadtgebieten zu sichern. Koordinierter Handlungsbedarf besteht in allen Teilbereichen innerhalb des Gürtels, jedoch viel mehr noch in den dicht bebauten Bereichen der Bezirke außerhalb des Gürtels.“²⁷¹

Die Bezirkszentren und die wichtigen lokalen Zentren außerhalb des Gürtels sollten im Sinn ihrer Bedeutung als wichtige Kommunikationsorte für die ansässige Bevölkerung gefördert werden. Sie sollten innerhalb von Siedlungsachsen zu liegen kommen und mit leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmitteln untereinander und darüber hinaus mit höherrangigen Zentren verbunden werden. Zentren, welche in abgelegenen Siedlungsgebieten am Stadtrand das einzige Angebot an zentralen Einrichtungen anboten, sollten ebenfalls in angemessener Weise gefördert werden. Um auf die um 1985 stattfindende Bevölkerungsverlagerung zu reagieren, sollten die Haupt- und Bezirkszentren außerhalb des Gürtels besonders ausgebaut werden.²⁷² Zwanzig Jahre später wurde eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität verbunden mit der Einrichtung von Frequenzbringern, also eine besondere Förderung, nur noch für die Zentren vorgeschlagen, die als Einkaufszentren bezeichnet wurden und somit die Bezirkshauptgeschäftsstraßen darstellten.²⁷³

Laut STEP 1994 sollten die Nebenzentren und Nebengeschäftsstraßen prinzipiell im Sinne der Förderung einer polyzentralen Stadtstruktur und im Sinne der Vielfalt der Versorgungsformen durch bestandsichernde Maßnahmen möglichst stabilisiert und erhalten bleiben. Ziele waren daher die Förderung des Auswahlgüterangebotes und vor allem die Erhöhung des „Erlebniswertes“ durch fußgängerfreundliche Bereiche, attraktivere Bausubstanz und durch das Angebot „einmaliger Funktionen“. Ebenso wurden die

²⁶⁹ Stadtentwicklung Wien, 2005, 129.

²⁷⁰ Ebd., 138.

²⁷¹ Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.): Strategieplan Wien. Wien, 2004, 141.

²⁷² Magistrat der Stadt Wien, 1985, 56f.

²⁷³ Stadtentwicklung Wien, 2005, 130.

Einrichtung eines professionellen Geschäftsstraßenmanagements, welches diese Bemühungen unterstützen sollte, und eine Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten, um eine zeitlich ausgedehntere Belebung zu fördern, in die Überlegungen der Förderungsmaßnahmen miteinbezogen.²⁷⁴ Auf die Erhöhung der Attraktivität der gewachsenen Geschäftsstraßen sollten die folgenden, im STEP 05 formulierten Maßnahmen abzielen:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Frequenzbringer (u.a. integrierte EKZ mittlerer Größe, Kinocenter, Unterhaltung, Kultur)
- Bessere Erreichbarkeit im IV/ÖV
- Bewerbung/Marketingkonzepte.²⁷⁵

Als Akzentuierung der mehrzentrigen Struktur wurden auch schwerpunktmäßige Einbauten von Einkaufszentren in wichtige Geschäftsstraßen für sinnvoll erachtet.²⁷⁶ Diese sollten zur Stärkung und Verbesserung des Angebots in den Straßen beitragen, den Einkaufsgewohnheiten der Konsumenten entgegenkommen und somit die Attraktivität der gesamten Geschäftsstraße stärken.²⁷⁷ Steinbach war in seinem Fachgutachten im Jahr 1992 bezogen auf den Einbau von Einkaufszentren in gewachsene Subzentren der Meinung, dass diese Subzentren strukturkonform erweitert werden sollten. Gemischte Strukturen, wie zum Beispiel ein dominantes Shopping-Center in Verbindung mit einer Einkaufsstraße, wurden nicht für sinnvoll gehalten, da dies den Ansprüchen des Erlebniskaufes wenig genügen würde.²⁷⁸ Im STEP 05 wurde dieser Gedanke als Ziel so formuliert, dass die Entwicklungstendenzen so lenkend gestaltet werden sollten, dass „campusartige“ Dienstleistungs-, Einzelhandels- und Wohnareale entstehen würden. Die Voraussetzung für die Chancen einer Bildung eines neuen Stadtteilzentrums mit campusartiger und großformatiger Durchmischung der Funktionen bildete in jedem Fall die hochrangige Erschließung durch den öffentlichen Verkehr. Neue Einkaufszentren sollten nicht mehr nur strukturkonform gewachsene Subzentren erweitern, wie es Steinbach formulierte, sondern es sollte vor allem eine verträgliche Größenordnung der neuen Einkaufszentren gewählt werden.

²⁷⁴ Stadtplanung Wien, 1994, 99.

²⁷⁵ Stadtentwicklung Wien, 2005, 129.

²⁷⁶ Stadtplanung Wien, 1994, 99.

²⁷⁷ Steinmann, 1992, 60f.

²⁷⁸ Steinbach, 1992, 24.

Besonderes Augenmerk sollte dabei auf die Integration und auf die Stärkung bestehender Hauptzentren bzw. Geschäftsstraßen gelegt werden.²⁷⁹

Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ sollten aufgrund der Beeinträchtigung der damals bestehenden Zentrenstruktur, der hohen Infrastrukturkosten und aufgrund der langen, meist autoorientierten Wege vermieden werden.²⁸⁰ Schon im STEP 1985 wurden Leitlinien gegen die Einkaufszentren am Rand der Stadt formuliert:

„Die gewachsenen Zentren und Geschäftsstraßen sind durch günstige Verkehrsverbindungen und attraktive Gestaltung zu stärken, um ein Gegengewicht zur Konkurrenz der Einkaufszentren im Umland zu schaffen.“²⁸¹

Um konsumentengerechte Antworten auf die Einkaufsagglomerationen jenseits der Wiener Stadtgrenze zu liefern, sollten bessere „Vorteil-Nachteil-Verhältnisse“ geschaffen werden. Zu diesem Zweck wurde in einem Fachgutachten aus dem Jahr 1992, welches als Grundlage für den STEP 94 diente, die Realisierung eines oder zweier autogerechter Einkaufszentren am Rand des dicht bebauten Stadtgebietes, oder auch die Stärkung einer Geschäftsstraße, vor allem im Westen Wiens, vorgeschlagen. Da auch Fachmärkte, egal ob als einzelne Betriebe oder als Fachmarktzentren an verkehrsgünstigen Standorten, in Wien immer mehr von Konsumenten aufgesucht wurden, wurde auch deren Förderung als „durchaus überlegenswert“ und als konsumentengerechte Antwort auf die Einkaufsagglomerationen jenseits der Wiener Stadtgrenze erachtet.²⁸²

Die Erhaltung der kleinräumigen Mindestversorgungsqualität an Gütern, Dienstleistungen und Service sollte sich laut STEP 05 nicht nur an marktwirtschaftlichen Kalkülen orientieren, sondern sollte vor allem auch der Vorstellung der möglichst „kompletten Ausstattung“ kleinerer Stadteinheiten folgen. Mit diesem Ziel sollte ein nicht unbedeutender Beitrag zur Lebensqualität in der Stadt geleistet werden, insbesondere vor dem Hintergrund einer tendenziell immer älter werdenden Stadtbevölkerung und der damit verbundenen Notwendigkeit einer entsprechenden Versorgungsdichte.²⁸³

²⁷⁹ Stadtentwicklung Wien, 2005, 137f.

²⁸⁰ Stadtplanung Wien, 1994, 99.

²⁸¹ Magistrat der Stadt Wien, 1985, 142.

²⁸² Steinmann, 1992, 63.

²⁸³ Stadtentwicklung Wien, 2005, 141.

5.3 Entwicklungstendenzen und Prognosen für Berlin

Da die damals bevorstehende Strukturkrise der ehemaligen DDR Unsicherheiten in sich barg, schien es 1990 besser, die Entwicklung Berlins kurz- und mittelfristig zu prognostizieren. Es wurde davon ausgegangen, dass Berlin einen Zeitraum von 15 bis 20 Jahren benötigen würde, um in seine neue Rolle als Metropole hineinzuwachsen.²⁸⁴

Bis zum Jahr 2010 wurde für den Raum Berlin und Brandenburg ein Bevölkerungswachstum zwischen 4,9 Mio. (DIW Prognose) und 5,7 Mio. (IfS Prognose) Personen prognostiziert. Einigkeit herrschte darüber, dass dieses Wachstum in erster Linie das Umland von Berlin betreffen würde.²⁸⁵ Im Flächennutzungsplan Berlin 1994 wurde davon ausgegangen, dass die Bevölkerung Berlins bis zum Jahr 2010 auf etwa 3,7 Mio. Einwohner anwachsen werden würde.²⁸⁶ Es wurde dabei von einer Zunahme der Einwohner Berlins von 1,2 bis 1,4 Mio. Menschen ausgegangen.²⁸⁷ Im Jahr 1999 wurde in einer Bevölkerungsprognose für 2010 „nur noch“ eine Bevölkerungszahl von 3,35 Mio. Einwohner prognostiziert, womit die Prognose leicht unter der Annahme des Flächennutzungsplans lag.²⁸⁸

Gemeinsam mit dem Bevölkerungswachstum wurde ein starker Wachstumsschub für Berlin allgemein erwartet. Die wirtschaftliche Basis würde sich in beiden Stadthälften erweitern, und die Attraktivität der Stadt würde für überregionale Dienstleistungen stark zunehmen.²⁸⁹ Es wurde davon ausgegangen, dass die Zahl der Arbeitsplätze in Berlin bis 2010 auf 1,8 Mio. anwachsen würde und dieser Zuwachs überwiegend vom Dienstleistungssektor, dessen Beschäftigungszahl von 1,2 Mio. im Jahr 1994 auf 1,35 Mio. ansteigen würde, getragen werden würde.²⁹⁰ Noch um 1990 war der Dienstleistungssektor völlig unterentwickelt. Die erwartete rasante Expansion würde sich auf folgende fünf Bereiche konzentrieren:

- Groß- und Einzelhandel,
- persönliche Dienste,

²⁸⁴ Einem, Eberhard von: Mehr als Markt! Berlin Szenario 2010 – Flächen und Standorte. In: Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH (Hrsg.): Metropole Berlin: Mehr als Markt! Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Berlin, 1991, 59.

²⁸⁵ Ebd., 61.

²⁸⁶ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 22.

²⁸⁷ Mönninger, 1991, 15.

²⁸⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Stadtentwicklung 2000. Bericht zur Flächenentwicklung 1990-2000 / 2001-2020. Berlin, 2002, 12.

²⁸⁹ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 8.

²⁹⁰ Ebd., 22.

- freizeitbezogene Dienste,
- produktionsbezogene Dienste und auf
- Verwaltungsdienste.²⁹¹

Im Jahr 2004 wurde bis 2010 in Verbindung mit einem Anstieg der Bürobeschäftigten um ca. 90.000 Personen ein weiterer Zuwachs der Bürofläche von damals ungefähr 4,5 Mio. m² auf circa 22,5 Mio. m² Bruttogeschossfläche angenommen. Damit entsprachen die Zuwächse den Prognosen des Flächennutzungsplans 1994. Prognostiziert wurde weiters, dass die Innenstadt in räumlicher Hinsicht eine besondere Rolle spielen und rund fünfzig Prozent der Nachfragedeckung übernehmen würde.²⁹²

Da der Handel um 1990 in Berlin völlig unterentwickelt war,²⁹³ wurden besonders der Einzel- und der Großhandel zu den eindeutigen Wachstumsbranchen der Stadt gezählt.²⁹⁴ Im Flächennutzungsplan von 1994 wurde davon ausgegangen, dass die Einzelhandelsflächen bis 2010 um 1,4 Mio. m² zunehmen würden.²⁹⁵ 1992 hatte man sogar mit einer Zunahme an Einzelhandelsfläche bis 2010 zwischen 1,6 und 1,7 Mio. m² gerechnet.²⁹⁶ 1998 ging man von einem Verkaufsflächenzuwachs von ca. 880.000 m² aus, wodurch sich im Jahr 2010 eine Gesamtverkaufsfläche von 4,122.000 m² ergeben werden würde.²⁹⁷ Im Jahr 2002 wurde angesichts der damals zu beobachteten Entwicklungen davon ausgegangen, dass die Annahmen des Flächennutzungsplans bezogen auf die Verkaufsflächenzuwächse im Jahr 2010 bereits um dreißig Prozent übertroffen werden würden.²⁹⁸

Der Strukturwandel im Handel, der immer stärker Wettbewerb zwischen den großen Handelsunternehmen und der damit verbundene Rationalisierungsdruck sowie die verstärkte Nachfrage nach immer größeren Flächen würden dazu führen, dass sich die klaren Abgrenzungen zwischen den Branchen verwischen würden. Das Hinzukommen so genannter Randsortimente zu den jeweiligen Kernsortimenten würde bedingen, dass in an sich nicht

²⁹¹ Einem, 1991, 68.

²⁹² Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020. Statusbericht und perspektivische Handlungsansätze. Berlin, 2004, 49.

²⁹³ Einem, 1991, 68.

²⁹⁴ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 23.

²⁹⁵ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 26.

²⁹⁶ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 23.

²⁹⁷ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 15.

²⁹⁸ Senatsverwaltung, FNP, 1999, 15.

zentrenrelevante Kernsortimente auch verstärkt zentrenrelevante Sortimente aufgenommen werden würden.²⁹⁹

Die Standortpräferenzen des gehobenen Facheinzelhandels würden laut Prognosen nach wie vor in den innerstädtischen Bereichen, wie dem Kurfürstendamm / Tauentzienstraße, der Schlossstrasse, der Wilmersdorfer Straße, der Turmstraße, der Hermannstraße, dem Alexanderplatz und der Friedrichstraße, und in den Fußgängerzonen der Nebenzentren, wie zum Beispiel in Spandau, Potsdam, Königs Wusterhausen, Köpenick und Bernau, liegen, die Standortpräferenzen der Großmärkte hingegen am Stadtrand mit Anschluss an die Autobahn und in Einkaufszentren in Großsiedlungen.³⁰⁰ Da es der Stadtplanung darum ging, die polyzentrale Stadtstruktur Berlins zu erhalten, wurde angenommen, dass der S-Bahnring die einseitige Ausrichtung auf ein Hauptzentrum hin verhindern könnte, wenn die Investitionen verstärkt in diesen Raum, der über hohe Aufnahmekapazitäten verfügte, gelenkt werden würden und gleichzeitig die damals vorhandenen Zentren in West-Berlin ausgebaut und in Ost-Berlin bzw. in Potsdam entwickelt und gefördert werden würden.³⁰¹

Aufgrund des großen Nachholbedarfs im Ostteil der Stadt wurde dort die größte Nachfrage nach zusätzlichen Einzelhandelsflächen erwartet. Im Gegensatz dazu würde der geringere Nachholbedarf im Westteil zu einer begrenzten Zunahme der Nachfrage in der westlichen City und in den Westbezirken führen.³⁰² Die Berliner City mit ihren beiden Kernen war um 1994 vergleichsweise schwach entwickelt. Die angenommene überproportionale Zunahme der Verkaufsflächen in diesem Bereich um 300.000 m² auf etwa 15 Prozent der gesamten Einzelhandelsflächen Berlins widersprach daher nicht dem polyzentralen Konzept, sondern war lediglich die Konsequenz aus der zunehmenden regionalen, nationalen und internationalen Bedeutung der Stadt. Diese Zunahme stellte weniger als ein Viertel der Verkaufsflächenzuwächse Berlins insgesamt dar, sodass erhebliche Spielräume für die Aufwertung der Mittel- und Unterzentren verblieben. Es wurde angenommen, dass sich das Schwergewicht innerhalb der City deutlich verlagern würde. Etwa achtzig Prozent des Verkaufsflächenzuwachses der City würden im östlichen Stadtzentrum realisiert werden, das dann mit fast 320.000 m² Einzelhandelsverkaufsfläche gegenüber 240.000 m² in der City-West wieder die führende Stellung in der Stadt einnehmen würde.³⁰³ Die Erweiterungen des

²⁹⁹ Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 15f.

³⁰⁰ Einem, 1991, 88.

³⁰¹ Hübler, Karl-Hermann: Ökologische Tragfähigkeit der Stadtregion Berlin. In: Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH (Hrsg.): Metropole Berlin: Mehr als Markt! Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Berlin, 1991, 141.

³⁰² Senatsverwaltung, FNP, 1994, 132.

³⁰³ Ebd., 137f.

Einzelhandelsangebotes in der östlichen Innenstadt befanden sich um 1994 noch im Planungsstadium, da der notwendige Planungsverlauf und die damals ungeklärten Eigentumsverhältnisse eine schnelle Realisierung oft nicht gestatteten. In attraktiveren Citylagen wurde angenommen, dass Einzelhandelsnutzungen zum Teil durch Dienstleistungen verdrängt werden würden. Andererseits befürchtete man 1994 aufgrund der damals bekannt gewordenen Investitionsabsichten eine so große Zunahme an Einzelhandelsflächen in der Innenstadt, dass es aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen der Investoren und aufgrund des hohen Ansiedlungsdruckes zu einem Überangebot an Verkaufsfläche kommen könnte.³⁰⁴ Eine deutlich bessere Ausstattung der östlichen Bezirke mit Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungen würde einen wesentlichen Beitrag zur Angleichung der Lebensverhältnisse in Ost und West leisten.³⁰⁵ 2004 wurde nach Jahren der Entwicklung angenommen, dass sich die rasante Zunahme an Einzelhandelsflächen nach dem Abbau der Versorgungsdefizite insbesondere im Ostteil der Stadt verlangsamen werden würde. Ein erheblicher Ansiedlungsdruck, auch für großflächige neue Einzelhandelsformen und auf städtebaulich schlecht integrierten Standorten, oft in gering genutzten Gewerbegebieten bestand damals aber weiterhin.³⁰⁶ Im Jahr 2000 wurde besonders im Ostteil der Stadt befürchtet, dass Agglomerationen den Charakter eigenständiger Zentren annehmen könnten und somit die Existenz der integrierten Zentren empfindlich stören würden. Zusätzlich lagen die Standorte der damaligen Projekte zur Erweiterung der damals vorhandenen Einzelhandelskonzentrationen hauptsächlich im Bereich der großen innerstädtischen Zentren. Dadurch, dass diese somit zusätzliche Anziehungskraft erhalten werden würden, wurde befürchtet, dass die kleineren Zentren infolge dieses Konzentrationsprozesses weiter an Attraktivität verlieren werden würden.³⁰⁷ Im Jahr 2004 wurde im Gegensatz dazu allerdings wiederum mit einem anhaltenden Ansiedlungsdruck auf Flächen außerhalb der Zentren gerechnet. Zugleich wurde 2004 auf die Gefahr der Beeinträchtigung der kleineren Stadtteil- und Ortsteilzentren sowohl in den äußeren Stadträumen als auch in den traditionellen Einkaufsstrassen in ihrer Funktion als Versorgungsstandorte hingewiesen. Die kleineren Zentren mit ihren differenzierteren Eigentümerstrukturen würden darüber hinaus von den Verlängerungen der Ladenöffnungszeiten weniger profitieren als die größeren Zentren und Standorte. Von den

³⁰⁴ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 133.

³⁰⁵ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 23.

³⁰⁶ Senatsverwaltung, FNP, 2004, 13.

³⁰⁷ Senatsverwaltung, Stadtentwicklung 2000, 2002, 59.

befürchteten Strukturveränderungen im Versorgungsnetz würden vor allem die nichtautomobilen Teile der Bevölkerung betroffen sein.³⁰⁸

Trotz der hohen Zuwächse an Verkaufsfläche im Einzelhandel in Berlin wurde 1999 angenommen, dass die Zunahme der Verkaufsfläche im Umland der Stadt, vor allem in Form der großen Einkaufszentren und Fachmärkte im unmittelbaren Randbereich der Stadt, zu einem Abfluss der Kaufkraft führen würde, der für die damals vorhandene Versorgungsstruktur als problematisch angesehen wurde.³⁰⁹ Der Abfluss der Kaufkraft wurde mit der Tendenz begründet, dass Verbraucher zur Deckung des mittel- und langfristigen Bedarfs immer seltener kleinere Zentren oder Einzelanbieter in Streulagen aufsuchten, insofern es sich nicht um Fachmärkte handelte. Prognostiziert wurde, dass der betriebswirtschaftliche Erfolg an weniger attraktiven Standorten mit geringer Zentralität aus diesem Grund immer häufiger ausbleiben werden würde. Für Angebote des täglichen Bedarfs wurde diese Entwicklung im Jahr 1999 nicht erwartet.³¹⁰

Die Entwicklung der Nachfrage im Einzelhandel und deren Verteilung auf die verschiedenen Standorte in der Stadt Berlin würden prinzipiell von

- der Bevölkerungsentwicklung im Stadtgebiet insgesamt und in den verschiedenen Teilbereichen der Stadt,
- der Entwicklung der Kaufkraft und dem spezifischen Einkaufsverhalten der Bevölkerung sowie
- der Entwicklung des Prozesses der regionalen und überregionalen Verflechtung und damit von der Zahl der „Einkaufspendler“ (in beide Richtungen)

abhängig sein.³¹¹

Der damals ökonomisch erklärbare, vorherrschende Drang nach der Mitte Berlins würde zu einer Unbewohnbarkeit der Kernstadt führen. Dieser Umstand würde von der Abwanderung der Bevölkerung ins Umland und von einer verstärkten Motorisierung begleitet werden und damit zu einer immensen Belastung der Kernstadt führen.³¹² Schätzungen gingen davon aus, dass sich die Zahl der PKW in der Region Berlin zwischen 1990 und 2010 auf 2,45 Mio. verdoppeln oder sogar auf 3,25 Mio. PKW verdreifachen werden würde. Neben technischen

³⁰⁸ Senatsverwaltung, Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020, 2004, 49.

³⁰⁹ Senatsverwaltung, FNP, 1999, 61.

³¹⁰ Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 16.

³¹¹ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 132.

³¹² Hübler, 1991, 142.

Neuerungen würde sich allerdings auch das Fahrverhalten der PKW-Besitzer ändern. Es wurde angenommen, dass der private PKW öfter ungenutzt zu Hause geparkt werden würde und Routinefahrten, wie zum Beispiel tägliche Berufswege, häufiger mit öffentlichen Verkehrsmitteln getätigt werden würden.³¹³

Für die Zentren als Kristallisationskerne städtischer Aktivität und Identifikationspunkte des örtlichen Lebens wurden 1991 folgende Prognosen für die nächsten 15 bis 20 Jahre formuliert:

- Das Doppelzentrum der Innenstadt würde vielseitiger und attraktiver werden. Der Schwerpunkt würde im Ausbau des Zentrums Kerns Mitte einschließlich des Alexanderplatzes, sowie der Ergänzungsbereiche zwischen Mitte und Zoo liegen. Das Parlament und zentrale Einrichtungen für Kultur, Forschung und hochwertige private Dienstleistungen würden sich dort ansiedeln.
- Lineare Handels- und Dienstleistungskonzentrationen entlang wichtiger Straßenzüge würden das Zentrengefüge der inneren Stadt ergänzen.
- Das Zentrensystem würde durch neue Zentren, insbesondere in den Großsiedlungen und in den nördlichen und östlichen äußeren Entwicklungsräumen der Stadt, ergänzt werden.³¹⁴

Die Mehrfachorientierung der Verbraucher beim Einkaufen im Zusammenspiel mit der Standortwahl der Großunternehmen des Handels ließ 1999 Tendenzen einer Auflösung der Zentrenhierarchie erkennen. Prognostiziert wurde damals, dass, falls die Stadtentwicklungspolitik den im Laufe der damals vorangegangenen Jahre entstandenen Standortagglomerationen des Einzelhandels in Streulagen den Rang von Zentren zugestehen werde, damit gerechnet werden müsste, dass die bereits vielfach begonnene Schwächung der Stadtteilzentren und mancher Hauptzentren nicht mehr aufzuhalten sein würde.³¹⁵ Flächenabgänge würden aus damaliger Sicht weiterhin in der Regel Einzelhandelsbetriebe an eher ungünstigen Einzelstandorten betreffen. Dadurch würde sich die Versorgungssituation besonders in jenen Stadträumen verschlechtern, in denen sich aufgrund geringer Siedlungsdichte nur mittelständische Einzelhändler angesiedelt und sich keine Einzelhandelsagglomerationen herausgebildet hatten. Die Entwicklung sich im Aufbau

³¹³ Einem, 1991, 72f.

³¹⁴ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 4.

³¹⁵ Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 21.

befindender Zentren bzw. traditioneller Einkaufszentren (Stadtteilzentren) würde gefährdet werden, wenn ihnen durch die Entwicklung von starken, nicht integrierten Konkurrenzstandorten in ihrem Einzugsbereich Kaufkraft entzogen werden würde.³¹⁶ Zum Teil waren damals Einzelhandelsflächen nicht gekannter Ausdehnung in der Diskussion, die weder siedlungsstrukturell noch städtebaulich oder landschaftlich integrierbar erschienen. Gerade diese autoorientierten großflächigen Einzelhandelsbetriebe und Fachmärkte würden eine Gefahr für eine ausgewogene Entwicklung der in das städtische Siedlungsgefüge integrierten Zentren bedeuten.³¹⁷

Aufgrund des Strukturwandels im Einzelhandel wurden 1998 von der Industrie- und Handelskammer zu Berlin Verlierer und Gewinner dieser Entwicklungen prognostiziert. Zu den Verlieren wurden damals

- nicht profilierte Geschäfte, die weder bei Sortiment und Service, noch bei Standort und Geschäftsausstattung wenigstens durchschnittliches Niveau erreichen,
- traditionelle Warenhäuser, die kein herausragendes Profil besitzen und zwischen den leistungsfähigen spezialisierten Fachgeschäften einerseits und den diskontierenden Großanbietern andererseits „aufgerieben“ werden,
- Lebensmittel-Vollsortimenter mit traditioneller Kalkulation (Supermärkte) in einer Größenordnung unter etwa 1.000 m² Verkaufsfläche

gezählt.³¹⁸

Zu den Einzelhändlern, die ohne ausgeprägte Nachteile und Vorteile im Wettbewerb sein würden, wurden

- Verbrauchermärkte (ab 1.000 m² Verkaufsfläche) und SB-Warenhäuser (ab 5.000 m² Verkaufsfläche), die mit standortspezifischen Sortimenten und niedrigen Preisen den Nachteil eines Gemischtwarenladens ausgleichen,
- Tankstellen, die auch nach Liberalisierung der Ladenöffnungszeiten mit teilweise 24 Stunden durchgehend geöffneten kleinen Supermärkten, wenn auch zu durchschnittlich höheren Preisen, ein bequemes Einkaufen ermöglichen, und

³¹⁶ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 21.

³¹⁷ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 23.

³¹⁸ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 85.

- der Versandhandel, der seine Angebote immer stärker auch in Spezialkatalogen offeriert und im Zusammenspiel mit Teleshopping/Multimedia zusätzliche Vertriebswege nutzt, gezählt.³¹⁹

Die Prognosen gingen davon aus, dass

- leistungsfähige Fach- und Spezialgeschäfte, welche mit qualifizierten und freundlichen Mitarbeitern die Kunden fachkundig beraten bzw. bedienen,
- Fachdiscounter, die gute Warenqualität mit äußerst günstigen Preisen kombinieren,
- Fachmärkte in Branchen mit damals zukünftig steigendem Marktanteil wie Gartencenter, Mitnahmemöbelcenter, Unterhaltungselektronik, Computer und Spielwaren, und
- Factory-Outlet-Center

Gewinner des Strukturwandels im Einzelhandel sein würden.³²⁰

5.4 Leitlinien und Ziele in der Berliner Stadt- und Zentrenplanung

Im räumlichen Strukturkonzept für Berlin formulierte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz 1992 folgende grundsätzliche Leitlinien, die als Grundlage für spezifische Ziele der Stadtentwicklung dienten:

- Die neuen Aufgaben durch Regierungssitz und europäische Metropolenfunktion boten neue Chancen der stadtstrukturellen Akzentuierung.
- Die historische Identität der Metropole sollte erhalten und weiterentwickelt werden.
- Die Innenentwicklung ging vor einer Außenerweiterung.
- Das „Doppelzentrum“ und polyzentrale Strukturen sollten ausgebaut werden.
- Innerstädtische Grünflächen galt es zu erhalten.
- Neue Wohnbauflächen sollten ein stadtverträgliches Wachstum in vertretbarer Dichte schaffen. Flächenvorsorge war notwendig, und dem Dienstleistungssektor war in diesem Zusammenhang ausreichend Raum zu geben.
- Verkehrsnetze galt es stadt-, umwelt- und sozialverträglich weiter zu entwickeln.
- Eine ausgewogene Nutzungsmischung in allen Stadtteilen sollte großstädtische Vielfalt gewährleisten.

³¹⁹ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 85.

³²⁰ Ebd., 86.

- Insgesamt sollten die Planungskonzepte flexibel und elastisch sein, um auf die unterschiedlichen Bedarfssituationen reagieren zu können.³²¹

Die Situation in Berlin wurde allgemein als historische Chance gesehen, eine Metropole zu kreieren.³²² Entsprechend der neuen regionalen, nationalen und internationalen Aufgaben sollte die Berliner City mit ihren Kernbereichen quantitativ und qualitativ ausgebaut werden. Ihre Entwicklung sollte dazu beitragen, dass Berlin seinen Platz unter den europäischen Metropolen wieder finden würde.³²³ Die Identität Berlins beruht laut dem Flächennutzungsplan 94 auf der geschichtlich gewachsenen räumlichen Ordnung und Struktur. Um den damals neuen Anforderungen gerecht zu werden, wurden Veränderungen der Stadtstruktur als erforderlich erachtet.³²⁴ Trotzdem sollte Berlin nach der Wende auf der eigenen Identität und damit auf den geschichtlich gewachsenen räumlichen Ordnungen und Strukturen aufbauen. Die charakteristischen Züge und Qualitäten der Stadt und ihrer unterschiedlichen Teilbereiche sollten bei allen damals zu erwartenden Veränderungen erhalten und weiter entwickelt werden.³²⁵

Um 1990 kannte die Stadt noch nicht die Suburbanisierung, die sich in anderen Stadtregionen über Jahrzehnte hinweg vollzogen hatte. Das damals bevorstehende Wachstum Berlins ins Umland sollte durch gezielte Entwicklungen von Entlastungsstädten und –zentren in der Region aufgefangen werden. Durch die Ansiedlung von Arbeitsstätten, Einkaufszentren und Wohnungen sollte die polyzentrale Struktur weiter entwickelt werden, um Verkehrsströme erst gar nicht entstehen zu lassen bzw. zu entzerren.³²⁶ Das Doppelzentrum Berlins sollte unter Beachtung der erhaltenen historischen Strukturen seiner damals zukünftigen Bedeutung entsprechend ausgebaut werden. Die für die Stadtplaner besonders wichtige polyzentrale Struktur mit ihren örtlichen Identitätskernen sollte dabei erhalten, gestärkt und besonders im Ostteil der Stadt weiter entwickelt werden.³²⁷ In diesem polyzentralen Entwicklungsmodell sollten die Nebenzentren untereinander vernetzt, das heißt durch tangentielle Verbindungen

³²¹ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 3f.

³²² Acker, Heike: Bürobetriebe und Stadtentwicklung – Entwicklungen in Berlin nach 1989 unter besonderer Berücksichtigung der Immobilienbranche. Berliner geographische Studien, Band 42. Berlin, 1995, 151.

³²³ Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 13.

³²⁴ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 23.

³²⁵ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 3.

³²⁶ Arras, Hartmut/Einem, Eberhard von: Ergebnisse der Tagung. In: Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH (Hrsg.): Metropole Berlin: Mehr als Markt! Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Berlin, 1991, 78.

³²⁷ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 3.

verknüpft werden.³²⁸ Mit dem äußeren S-Bahnring, der mit den S-Bahnachsen ins Umland über Knotenpunkte verbunden war, und dem Berliner Ring mitsamt den Autobahnanschlüssen zur Berliner City war das verkehrliche Grundgerüst für die Polyzentralität vorhanden. Um den Individualverkehr möglichst aus der Stadt zu halten, sollten die Nebenzentren nicht nur untereinander durch Tangenten und Ringe verbunden werden, sondern auch mit der City.³²⁹ Die zu entwickelnden, eigenständigen Subzentren sollten sich entlang der S-Bahnlinien auffädeln, wobei die Zwischenräume von einer Bebauung weitgehend freigehalten werden sollten. In der Innenstadt sollte die Entwicklung eher gebremst werden. Statt einer Verdichtung der City West und City Ost sollte der Entwicklungsdruck in Richtung tertiärer Nutzungen eher auf den inneren S- und Autobahnring, durch die Schaffung eines Flächenangebotes, abgeleitet werden.³³⁰

Laut dem räumlichen Strukturkonzept für Berlin sollte der Einzelhandel den Kern zentrenbildender Funktionen bilden. Durch die Entwicklung damals vorhandener und neuer Zentren im Ostteil Berlins sollte ein dem Westteil der Stadt vergleichbarer Versorgungsstandart mit Waren und Dienstleistungen angestrebt werden.³³¹ Es wurde als gefährlich angesehen, wenn es nicht gelingen sollte, ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen Großmärkten und quartiersnahe Einkaufs in den zu entwickelnden Subzentren des Berliner Umlandes zu schaffen. Daher wurde eine gezielte Stadtsanierung der historischen Ortskerne angestrebt, die durch Fußgängerzonen und die Ansiedlung von innerstädtischen Kaufhäusern erfolgen sollte.³³² Der Anteil der großflächigen Einzelhandelsstandorte am Zuwachs der Verkaufsflächen sollte auf ein Maß begrenzt werden, welches die wohnungsnahe Versorgung der Bevölkerung und die damals geplante Zentrenstruktur in Berlin und Brandenburg nicht gefährden würde. Generell sollte dabei auf stadtstrukturelle Verträglichkeit und eine städtebauliche und landschaftliche Einbindung hingewirkt werden.³³³ Der erhebliche Bedarf an zusätzlichen Einzelhandelsflächen sollte dabei gezielt zur Revitalisierung und zur Neuschaffung zentraler Lagen genutzt werden. Dabei sollte die

³²⁸ Heil, Karolus/Kutter, Eckhardt: Verkehrssystem und polyzentrale Entwicklung. In: Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH (Hrsg.): Metropole Berlin: Mehr als Markt! Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Berlin, 1991, 166.

³²⁹ Arras, 1991, 178.

³³⁰ Einem, 1991, 8.

³³¹ Senatsverwaltung, 1992, 23.

³³² Arras, 1991, 184.

³³³ Senatsverwaltung, 1992, 23.

Einzelhandelsnutzung durch Dienstleistungen und Angebote für Kultur, Freizeit und Erholung ergänzt werden.³³⁴

Die Zentren der Stadt sollten somit als Kristallisationskerne städtischer Aktivität und des örtlichen Lebens als „Heimat“ der Bewohner gestärkt werden. Das Doppelzentrum der Innenstadt sollte vielseitiger und attraktiver werden.³³⁵ Aufwertungskonzepte sollten in diesem Sinne initiiert werden, um die gewachsene polyzentrale Struktur als „Identifikationsmuster für die BürgerInnen“ auszubauen.³³⁶ Die Chance einer Aufwertung der städtischen und staatlichen Mitte durch den Einzug von Parlament und Regierung in Berlin sollte unbedingt genutzt werden.³³⁷ Im Bereich der alten Stadtmitte waren in diesem Sinn um 1994 ausreichende Flächen für eine Zentrumserweiterung vorgesehen, um den gegenüber anderen westeuropäischen Metropolen bestehenden Nachholbedarf bei der Cityentwicklung abzudecken und um wieder ein Gleichgewicht zwischen den beiden Citykernen herzustellen.³³⁸ Die Schaffung neuer, integrierter Komplexe mit Dienstleistungs-, Kultur- und Handelseinrichtungen am Potsdamer Platz und in der Friedrichstadt sollten als Signal für die Entwicklung der Stadt insgesamt von Bedeutung sein. Darüber hinaus sollte der Bereich um den Alexanderplatz mit seiner hervorragenden Erreichbarkeit im öffentlichen Verkehr stärker als Teil der City in das Bewusstsein gerückt werden.³³⁹ Der Alexanderplatz sollte den Übergang zwischen dem historisch geprägten Zentrumsbereich und den strahlenförmig orientierten Hauptstraßenzügen der östlichen Innenstadt bilden. Als Mittelpunkt der City-Ost und aufgrund seiner Zentralität sollte am Alexanderplatz ein „Geschäftsviertel mit Citycharakter“ entstehen.³⁴⁰ Daneben sollte besonders in der City-West und in den damals funktionierenden Stadtteilzentren für eine gezielte städtebauliche Entwicklung, für die Verbesserung der Ausstattung in den damals defizitären Bereichen Konsum und Dienstleistung und grundsätzlich für eine verbesserte Aufenthaltsqualität gesorgt werden.³⁴¹ 1992 wurde im Bereich der Dienstleistungsansiedlung das Stadtzentrum als Cityband konzipiert. Die Zentrumskerne innerhalb dieses Bandes sollten der Alexanderplatz und der Zoologische Garten als Pole, der Potsdamer Platz und die Friedrichstraße als geographische Mitte, der Lehrter Bahnhof und das Gleisdreieck als nördliche und südliche

³³⁴ Senatsverwaltung, 1994, 134.

³³⁵ Ebd., 24.

³³⁶ Senatsverwaltung, Stadtentwicklungskonzept 2020, 2004, 51.

³³⁷ Senatsverwaltung, 1994, 24.

³³⁸ Ebd., 29.

³³⁹ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 138.

³⁴⁰ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 13.

³⁴¹ Heil/Kutter, 1991, 166.

Kristallisationskerne und Schwerpunkte des Fernbahnverkehrs bilden.³⁴² Bei der Bestimmung der Einzugsbereiche wurde vom Territorialprinzip ausgegangen. Es war, abgesehen von wenigen spezialisierten Angeboten, nicht das Ziel, Kaufkraft aus dem Land Brandenburg in den Berliner Zentren zu binden.³⁴³

Zwischen dem Doppelzentrum als Stadtkern, den Stadtteilzentren und Regionszentren sollte ein dynamisches Gleichgewichtsverhältnis kalkuliert und durchgesetzt werden. Die Stadtteilzentren und die Zentren des Außenraumes sollten sich daher durch gute Erreichbarkeit und Multifunktionalität auszeichnen und weiters ihr spezifisches Profil und eine eigene Identität entwickeln.³⁴⁴ Dabei galt es auch Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität und des Erscheinungsbildes der Zentren zu entwickeln. Im Sinne der hierarchisch gegliederten Zentrenstruktur wurde an der Beibehaltung einer gestuften qualitativen und quantitativen Angebotsdifferenzierung festgehalten.³⁴⁵ Besonders zur Sicherung einer wohnungsnahen Versorgung, auch für die weniger mobilen Bevölkerungsgruppen, sollten auch die Mittel- und Unterzentren in ihren Funktionen gestärkt und städtebaulich integriert werden.³⁴⁶ Diese wohnungsnahen Zentren, wie sie sich traditionell an den Hauptstraßen der inneren Stadt und in den ehemaligen Dorfkernen des äußeren Stadtraums entwickelt hatten, waren ein wichtiges Anliegen.³⁴⁷ Da ersichtlich war, dass die Mehrzahl der Standorte eine Umstrukturierung in den Angeboten verfolgte, um ihre Wettbewerbspositionen zu sichern, wurde die Sicherung der verbrauchernahen Versorgung der Bevölkerung vor dem Hintergrund dieser Prozesse 2004 erneut als „zentrale öffentliche Steuerungsaufgabe“ betitelt.³⁴⁸

³⁴² Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Sektorale Entwicklungskonzepte. Stadträumliches Konzept für die Entwicklung Berlins zum Dienstleistungszentrum. Berlin, 1992, 20.

³⁴³ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 134.

³⁴⁴ Heil/Kutter, 1991, 166f.

³⁴⁵ Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 10.

³⁴⁶ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 134.

³⁴⁷ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 23.

³⁴⁸ Senatsverwaltung, Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020, 2004, 50.

Tab. 1: Planungskonzept zur Zentrenhierarchie in Berlin aus dem Flächennutzungsplan 1994

Zentrumsbereiche	mögliche Verkaufsfläche 2010 in m ²	mögliche Zunahme der Verkaufsfläche in m ²
Hauptzentren		
City-West	250.000	
City-Ost	320.000	
	570.000	300.000
Sonstige Hauptzentren		
Müllerstraße (Wedding)	50.000	
Frankfurter Allee (Friedrichshain)	50.000	
Altstadt Spandau	50.000	
Schloßstraße (Steglitz)	110.000	
Karl Marx Straße (Neukölln)	120.000	
Altstadt Köpenick/Bahnhofstraße	50.000	
Berliner Straße (Pankow)	50.000	
	480.000	180.000
Besondere Mittelzentren		
Turmstraße (Tiergarten)	20.000	
Zehlendorf Mitte	20.000	
Tempelhofer Damm (Tempelhof)	20.000	
Berliner Allee (Weißensee)	30.000	
Schönhauser Allee (Prenzlauer Berg)	45.000	
Tegel, Grokistraße (Reinickendorf)	40.000	
Marzahner Promenade (Marzahn)	40.000	
Prerower Platz (Hohenschönhausen)	20.000	
Zentrum Hellersdorf	30.000	
	265.000	150.000
Sonstige Mittelzentren		
Potsdamer Straße - Nord (Tiergarten/Schöneberg)	20.000	
Badstraße/Brunnenstraße (Wedding)	30.000	
Greifswalder Straße (Prenzlauer Berg)	20.000	
Mehringdamm/Hallesches Tor (Kreuzberg)	25.000	
Kottbusser Damm/Kottbusser Tor (Kreuzberg)	20.000	
Theodor-Heuss-Platz/Reichsstraße (Charlottenburg)	15.000	
Klosterstraße/Pichelsdorfer Straße (Spandau)	30.000	
Siemensstadt (Spandau)	15.000	
Wasserstadt Oberhavel (Spandau)	25.000	
Westlicher Kurfürstendamm (Wilmerdorf)	30.000	
Berliner Straße (Wilmerdorf)	15.000	
Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Platz (Schöneberg)	25.000	
Hermannstraße (Neukölln)	15.000	
Ober-/Niederschöneweide (Köpenick/Treptow)	15.000	
Bahnhof Lichtenberg/Weitlingstraße	10.000	
Blankenfelde/Malchow (Weißensee)	25.000	
Buchholz (Pankow)	35.000	
Residenzstraße (Reinickendorf)	15.000	
Kurt-Schumacher-Platz (Reinickendorf)	25.000	
Märkisches Viertel (Reinickendorf)	25.000	
Elsterwerdaer Platz (Marzahn)	25.000	
	460.000	220.000

Unterzentren		
38 Unterzentren jeweils	5.000-15.000	
	350.000	150.000
Gesamtsumme	2,125.000	1,000.000

Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Flächennutzungsplan Berlin – FNP 94. Erläuterungsbericht. Berlin, 1994, 136.

Der Schwerpunkt der Entwicklung neuer Stadtteilzentren lag in den Großsiedlungen des Ostteils der Stadt, in denen bezogen auf die Einwohnerzahl und die Qualität des Angebots erhebliche Defizite bestanden. Es sollten dort neben bedarfsgerechten Versorgungszentren auch attraktive Einkaufs- und Dienstleistungszentren ausgebaut werden, die auch öffentliche Einrichtungen und kulturelle Angebote umfassen sollten. An den Knotenpunkten des Nahverkehrs sollten in Abhängigkeit vom Bedarf zusätzlich schrittweise auch überbezirkliche Zentren entstehen.³⁴⁹ Dort, wo in größeren Siedlungsbereichen günstig erreichbare Zentren bzw. Unterzentren zur flächendeckenden wohnungsnahen Versorgung der Bürger fehlten, wurden vorhandene Ansatzpunkte im Handels- oder Dienstleistungsbereich als Kern für neue Unterzentren gewählt. Insbesondere in den Siedlungsgebieten am östlichen Stadtrand sollten in diesem Sinn neue Zentren geschaffen werden. Der Ausbau dieser neuen Zentren sollte stufenweise³⁵⁰ und in Abhängigkeit von der Bevölkerungsentwicklung, insbesondere in den Stadterweiterungsgebieten, erfolgen.³⁵¹ Eine Konkurrenz zu anderen, damals schon bestehenden Zentren, war nicht beabsichtigt und sollte vermieden werden. Die Größenordnung flankierender Einzelhandelsflächen im Rahmen von Investitionsschwerpunkten sollte dabei die flächige Versorgung der Stadt und den Ausbau der Zentren nicht gefährden. Daher wurde die Entwicklung von nicht integrierten Einzelhandelsstandorten, beispielsweise von Verbraucher- oder Fachmärkten abseits der Siedlungsschwerpunkte und auch aufgrund des damit verbundenen Verkehrsaufkommens, im Regelfall abgelehnt. Als Ziel galt es vielmehr, diese Vertriebsformen soweit wie möglich in die damals vorhandenen bzw. damals neu ausgewiesenen Zentren zu integrieren und ihre Anziehungskraft für deren Stärkung zu nutzen.³⁵² Die wesentlichen Teile des auf nicht integrierte Einkaufs-/Shoppingzentren orientierten Investitionspotenzials sollten durch Maßnahmen in die Entwicklung der zentralörtlichen Funktion der Außenzentren geleitet

³⁴⁹ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 23.

³⁵⁰ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 139.

³⁵¹ Ebd., 134.

³⁵² Ebd., 140.

werden.³⁵³ Vorgesehen wurde 1992, dass weitere Versorgungseinrichtungen an Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrs – integriert in die damals geplanten Dienstleistungszentren am S-Bahnring – entstehen sollten.³⁵⁴

Die Ansiedlung dieser weiteren Versorgungszentren entsprach damit dem als wichtiges Entwicklungselement erachteten Ring-Center Konzept. Die Flächen entlang des S-Bahn-Rings boten mit Verkehrsgunst, Citynähe und Flächenangebot entscheidende Standortvorteile. Als multifunktionaler Standortraum sollten sie eine qualitativ gleichwertige Alternative zum Cityband bieten. Der Wirkung des S-Bahn-Rings als Sperrlinie sollte durch die Entstehung der vier Dienstleistungszentren, den so genannten Ring-Centern, als Tore zur Innenstadt die Kraft genommen werden. Die vier Zentren sollten am Westkreuz, am Nordkreuz, im Bereich der Landsberger Allee/Frankfurter Allee und dem Südkreuz entstehen.³⁵⁵ Der Entwicklungsdruck des Dienstleistungssektors richtete sich vor allem auf zentrale Standorte. Dieser Flächennachfrage im innersten Stadtbereich mit ihren hohen Anforderungen an Erreichbarkeit und Repräsentation gab der Flächennutzungsplan 1994 nur begrenzt Raum, um eine Überlastung der inneren Kernzone und damit verbundene Verdrängungsprozesse zu vermeiden. Das Ring-Center Konzept sollte daher dazu dienen, dass die Dienstleistungsentwicklung nicht nur in der City stattfinden werde würde.³⁵⁶ In der Dienstleistungsentwicklung stand eine Orientierung auf dezentrale und polyzentrale Strukturen im Vordergrund. Dienstleister mit höchsten Standortanforderungen sollten demnach im Bereich des S-Bahn-Ringes angesiedelt, eine Nutzungsverdrängung sollte vermieden und eine Ansiedlung von Dienstleistungen in den Bezirkszentren und in Wohnschwerpunkten sollte aufgrund der gewünschten Nutzungsmischung gefördert werden.³⁵⁷

Ab 1998 waren die Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“ oder, besser gesagt, die Reaktion auf diese ein wesentliches Anliegen der Planung. Politik, Verwaltung und Handel selbst sollten die Innenstädte und die innerstädtischen Einkaufsbereiche attraktiver machen, um so konkurrenzfähig gegenüber diesen neuen Einkaufszentren zu bleiben. Die Verbesserung der Erreichbarkeit für Kunden und den Lieferverkehr sowie die schon früher geplante Attraktivitätssteigerung durch mehr Sicherheit und Sauberkeit auf den Straßen wurden als

³⁵³ Heil/Kutter, 1991, 167.

³⁵⁴ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 23.

³⁵⁵ Senatsverwaltung, Sektorales Entwicklungskonzepte, 1992, 226f.

³⁵⁶ Senatsverwaltung, FNP. 1994, 29.

³⁵⁷ Senatsverwaltung, Strukturkonzept, 1992, 4.

Maßnahmen angedacht.³⁵⁸ Die gute Erreichbarkeit war schon länger ein zentrenrelevanter Faktor. Neu war, dass der Einzelhandel in zentralen Lagen neben dem öffentlichen Personennahverkehr „ganz besonders“ mit dem privaten PKW gut erreichbar sein sollte. Als Voraussetzung sollten daher auch ausreichend Stellplätze vorhanden sein.³⁵⁹ Der Handel selbst sollte auf die veränderten Anforderungen mit verstärkter Kundenorientierung, mehrsprachigem Verkaufspersonal sowie dem Auf- und Ausbau ergänzender Dienstleistungsangebote reagieren.³⁶⁰ Laut dem Flächennutzungsplan Berlin 1999 sollten weitere Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ durch die Stärkung integrierter Zentren in Berlin verhindert werden.³⁶¹ Die Ansiedlung von Fachmärkten in zentralen Lagen hatte daher Vorrang vor der Ansiedlung in weniger integrierten Lagen.³⁶² Besonders der fachmarktgeprägte Einzelhandel mit zentrenrelevanten Sortimenten sollte in bestehende Zentren integriert werden.³⁶³ Zusätzlich sollten Sortimentsbeschränkungen festgesetzt werden, um negative Auswirkungen auf die Zentrenstruktur zu vermeiden.³⁶⁴ Die zentrenrelevanten Sortimente sollten zur Stärkung zentraler Lagen den Anbietern in den Zentren vorbehalten bleiben. Die Sortimente der neuen Erscheinungsformen im Strukturwandel des Handels, die Factory-Outlets bzw. die Factory-Outlet-Center, wurden ausschließlich als innenstadtrelevant angesehen. Sie sollten daher maßstabsgerecht in das Zentrengefüge eingebunden werden.³⁶⁵ Im Jahr 2004 waren neben den zentrenrelevanten Sortimenten auch Einrichtungen der Unterhaltung, der Kultur und der Freizeitgestaltung ein besonderes Anliegen. Zu diesem Zeitpunkt und schon früher bestehende Zentren sollten in diesem Bereich aufgewertet werden, da auch hier der Wettbewerbsdruck durch städtebaulich nicht integrierte Standorte zunahm.³⁶⁶

³⁵⁸ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 7.

³⁵⁹ Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 16.

³⁶⁰ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 7.

³⁶¹ Senatsverwaltung, FNP, 1999, 25.

³⁶² Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 16.

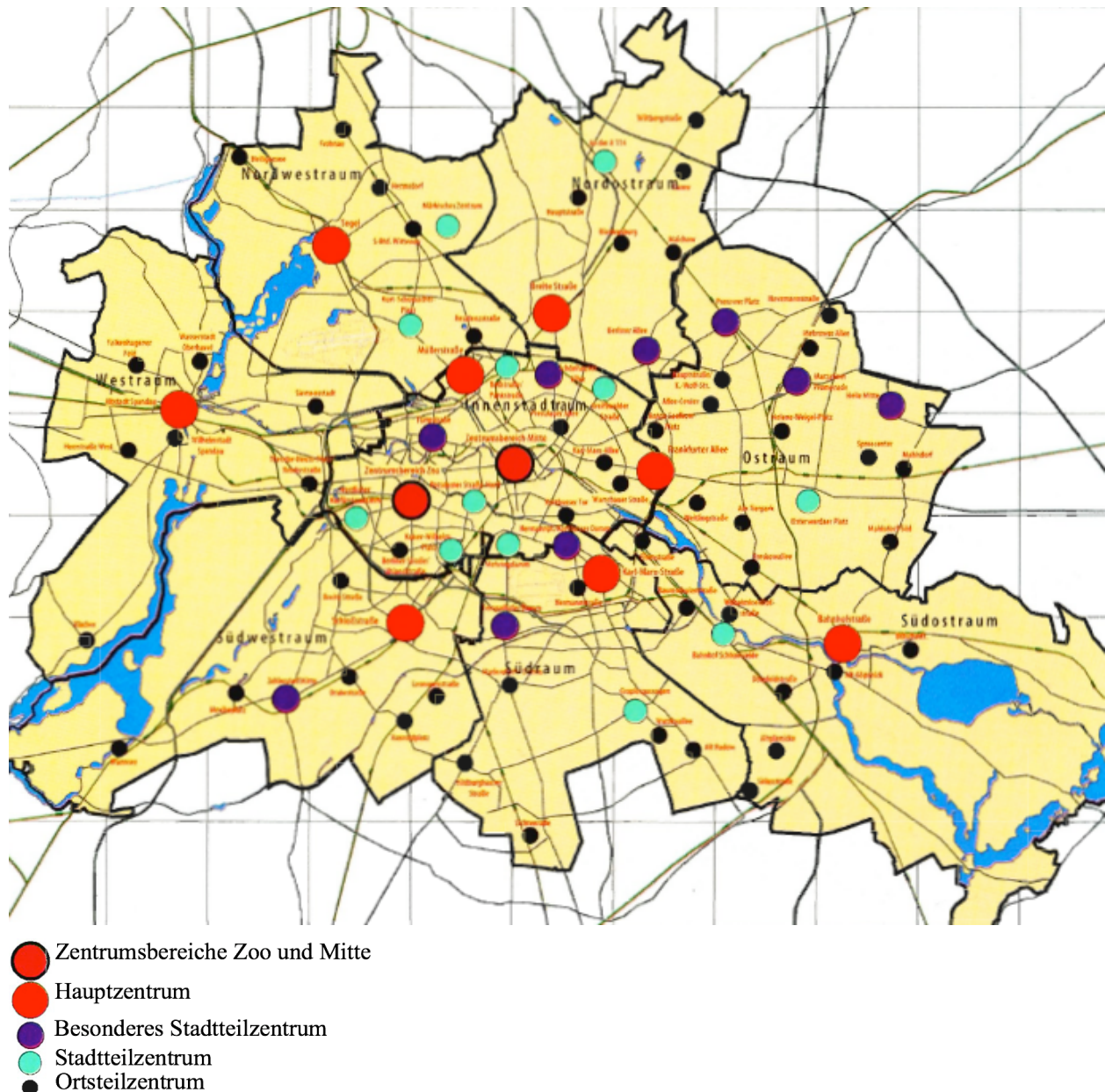
³⁶³ Senatsverwaltung, Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020, 2004, 50.

³⁶⁴ Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 10.

³⁶⁵ Ebd., 16.

³⁶⁶ Senatsverwaltung, FNP, 2004, 20.

Abb. 7: Teilräumliche Leitlinien zur Entwicklung der Zentren- und Einzelhandelsstruktur/
Zentrenkonzept 1998



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Flächennutzungsplan Berlin, Bericht 99. Berlin, 1999, 16.

Benedikt Franke sah die Errichtung von Shopping-Centern als Chance zur Erreichung unterschiedlichster Ziele an. In Gebieten der Ostberliner Wohnsiedlungen könnte durch eine gelungene Nutzungsmischung eine Möglichkeit zur Kommunikation geboten werden und über Freizeit- und Kulturangebote oder Grünanlagen das Wohnumfeld erheblich verbessert und letztlich auch eine gewisse soziale Kontrolle in der sonst vorherrschenden Anonymität hergestellt werden. Die Identifikation mit dem Wohnort würde somit ebenfalls gefördert

werden.³⁶⁷ In innerstädtischen Einkaufszentren stellte der ergänzende Branchenmix laut Franke eine Voraussetzung für eine positive Integration eines Shopping-Centers dar. Besonders die Integration eines Supermarktes in das Untergeschoss eines Einkaufszentrums erachtete Franke als Möglichkeit zur Aufwertung. Da sich Supermärkte aufgrund der hohen Flächenaufkommen und hoher Ladenmieten selten in Einkaufsstrassen halten konnten und durch ihre Größe und Schaufenstergestaltung auch wenig attraktiv für das Image einer Einkaufsstrasse wären, könnten sich diese aufgrund gestaffelter Mieten in Shopping-Centern ansiedeln und gleichzeitig über Stellplätze für Kunden-Pkws verfügen. Für die Angebotsstruktur würde ein Supermarkt eine Bereicherung darstellen, da oftmals der Food-Bereich in innerstädtischen Zentren „zu kurz kommt“, wie Franke 1999 formulierte.³⁶⁸

Im Jahr 2004 wurde der Einzelhandel stärker als in den Jahren zuvor als Wirtschaftsfaktor verstanden. Das Ziel, die Zentralität Berlins im Vergleich zum Umland und im Vergleich zu anderen Großstädten zu erhöhen, bildete noch immer eine übergeordnete Leitlinie. Der Einkaufstourismus sollte dabei eine wichtige Rolle spielen, da dieser, wie angenommen wurde, in erheblichem Umfang Geld in der Stadt lassen würde. Daher sollte die Innenstadt aufgewertet werden, um den Einkaufstourismus zu fördern.³⁶⁹ Benedikt Goebel sah dafür auch die Rekonstruktion wichtiger Baudenkmäler als fördernde Maßnahme an. Da besonders im Zentrum eine Traditionsarmut herrschte, war noch 2003 ein behutsamer Umgang mit vorhandenen Substanzen und Strukturen des Stadtkerns eine „unverzichtbare Voraussetzung“ für seine weitere Belegung.³⁷⁰ Die Einkaufsstandorte „Historische Mitte“ und die City-West sollten demnach für die Zielgruppe der Einkaufstouristen attraktiver gestaltet werden. Durch die Entwicklung zentrenergänzender Fachmarktstandorte sollte ein weiterer Kaufkraftabfluss nach Brandenburg vermieden werden.³⁷¹

Laut Stadtplanung und Industrie- und Handelskammer zu Berlin sollten die Bahnhöfe der Zukunft nicht nur Teil einer modernen Verkehrsinfrastruktur sein, sondern auch Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleistungen, Hotels, Restaurants und Büroflächen bieten.

³⁶⁷ Franke, 1999, 57f.

³⁶⁸ Ebd., 59.

³⁶⁹ Senatsverwaltung, Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020, 2004, 50.

³⁷⁰ Goebel, Benedikt: Der Umbau Alt-Berlins zum modernen Stadtzentrum. Planungs-, Bau- und Besitzgeschichte des historischen Berliner Stadtkerns im 19. und 20. Jahrhundert. Schriftenreihe des Landesarchivs Berlin Bd. 6. Berlin, 2003, 370f.

³⁷¹ Senatsverwaltung, Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020, 2004, 51.

Ausschlaggebend für die Ansiedlung von Einzelhandelsflächen in Berliner Bahnhöfen sollten aus Sicht des Jahres 1998 folgende Überlegungspunkte sein:

- die Funktion des Bahnhofs in der Stadt,
- die Lage des Bahnhofs im Stadtgefüge,
- die Ausstattung des Einzugsgebiets des Bahnhofs mit Verkaufsflächen,
- die Entfernung zu den nächstgelegenen Einkaufszentren bzw. -straßen,
- mögliche Auswirkungen auf nahegelegene, historisch gewachsene Einkaufsstrassen,
- die Einwohnerzahl im engen Einzugsgebiet.³⁷²

Im Jahr 1997 waren in folgende Bahnhöfe bereits Einzelhandelsflächen integriert und weitere waren damals in Planung:

Tab. 2: Einzelhandelsflächen in Berliner Bahnhöfen

	Bestand 1997 in m ²	Planung in m ²
Lehrter Bahnhof		20.000
Hauptbahnhof	1.600	3.000
Fernbahnhof Spandau		25.000
Bahnhof Gesundbrunnen	25.100	25.800
Bahnhof Zoologischer Garten	2.800	3.800
Bahnhof Friedrichstraße		1.900
Bahnhof Alexanderplatz	300	2.600

Quelle: Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Personenbahnhöfe, November 1997. Zitiert nach Industrie- und Handelskammer zu Berlin (Hrsg.): Einzelhandel in der Region Berlin-Brandenburg. Entwicklung von Flächenangebot und Flächenbedarf aus Sicht des Jahres 1998. Berlin, 1998, 106f.

³⁷² Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 105f.

6. Tatsächliche Entwicklungen

6.1 Allgemeine Entwicklungen

Die gesellschaftlichen Entwicklungen, die Veränderungen in der Siedlungsstruktur und im Standortsystem des Einzelhandels sind Ursachen und gleichzeitig Folgen der erhöhten Mobilität und der Zunahme des Einkaufsverkehrs.³⁷³ Verglichen mit dem Bevölkerungswachstum von acht Prozent in Deutschland von 1982 bis 2002 stieg das Verkehrsaufkommen im gleichen Zeitraum überdurchschnittlich um 37 Prozent. Nicht nur die häufigere und erhöhte Mobilität, sondern auch die längeren Einkaufswege waren für dieses Anwachsen von Verkehrsaufkommen und Verkehrsaufwand verantwortlich. Im Jahr 1982 lag die durchschnittliche Entfernung pro Einkaufsweg bei 4,3 Kilometern. 2002 lag diese Entfernung bereits bei 6,3 Kilometern.³⁷⁴ Auch wenn sich diese Angaben auf die westdeutsche Bevölkerung beziehen, ist eine ähnliche Entwicklung in Österreich wahrscheinlich.

Martin Niklas macht neben dem prinzipiellen Bevölkerungswachstum auf die Suburbanisierung aufmerksam, die verantwortlich ist für siedlungsstrukturelle Veränderungen mit besonderem Fokus auf die Grunddaseinsfunktion Versorgung und sich in vergrößerten Entfernungen zwischen Wohn- und Einkaufsstandorten äußert. Besonders im Umland der Städte dominierten daher immer mehr Bauweisen geringer Dichte und einseitiger Nutzung. Die Verteilung der Einzelhandelsbetriebe ergibt sich dort nicht aus der Nähe zu den Wohnorten, sondern aus der Nähe zu Standorten mit hoher Verkehrsgunst, da nahversorgungsorientierte Einzelhandelseinrichtungen aus Sicht der Unternehmen innerhalb dünn besiedelter Wohngebiete als unattraktiv gelten, da im Nahbereich kein ausreichend großes Kundenpotenzial zur Verfügung steht.³⁷⁵

Johann Jessen sah einen Grund für die anhaltende ungewisse Zukunft der Innenstädte in der funktionalen Ausdünnung durch die Randwanderung von Freizeit- und Vergnügungseinrichtungen. Laut Jessen wurde die Standortkonkurrenz des Einzelhandels über dreißig Jahre lang thematisiert. Die Randwanderung von Freizeiteinrichtungen war insbesondere ein Phänomen der 1990er Jahre. Mit den Multiplexkinos, Vergnügungsparks,

³⁷³ Niklas, 2006, 27.

³⁷⁴ KONITIV 1982: Mobilität in Deutschland 2002, DIW 2003. Die Angaben beziehen sich auf die westdeutsche Bevölkerung. Zitiert nach ebd., 25f.

³⁷⁵ Ebd., 28.

Spaßbädern, Musicaltheatern, Veranstaltungsarenen oder Großdiscotheken wanderten zu einem Teil Nutzungen und Einrichtungen an die städtische Peripherie, die bis dahin traditionell ihren Ort in der Innenstadt hatten. Jessen sah 2004 darin einen Funktionsverlust, der die Innenstadt als das kulturelle Herz einer Region in ihrer Substanz getroffen hatte bzw. traf.³⁷⁶

Jens Imorde verdeutlichte, dass dem ständigen Bestreben von Seiten der Stadtplaner, den Besuchern der Stadtzentren ein Wohlgefühl zu vermitteln und ihnen die Identifikation mit ihrer Stadt zu ermöglichen, zahlreiche negative Trends in der Stadtentwicklung entgegenstanden. Leerstände, Filialisierung und Verkehrsprobleme waren die Erscheinungen, mit denen die Städte zu kämpfen hatten.³⁷⁷ Dies kann so aufgefasst werden, dass sich die Städte weniger um eine oberflächliche Attraktivierung ihrer Problembereiche kümmern sollten, als vielmehr gezielte nachhaltige Maßnahmen gegen bestimmte unerwünschte Erscheinungen zu ergreifen.

Tillmann Neinhaus machte im Gegensatz dazu doch stark auf die Wichtigkeit der Attraktivität aufmerksam. Die mangelhafte Einkaufsatmosphäre hätte dazu geführt, dass immer mehr Konsumenten die innerstädtischen Einkaufsbereiche mieden. Er beobachtete, dass ein Attraktivitäts- und Akzeptanzverlust der Innenstädte zeitgleich mit der Ablösung der Stadtzentren als bevorzugte Einkaufsstätten durch die Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“ vor sich ging.³⁷⁸ Auch Ulrich Hatzfeld äußerte relevante negative Erscheinungen, wie Leerstände und Funktionsprobleme in den Innenstädten, den Verlust der Individualität und Multifunktionalität und die Überformung der Innenstädte durch überdimensionierte innerstädtische Einkaufszentren.³⁷⁹ Laut Jessen war die wohnungsnahе Versorgung, der Laden um die Ecke, im Jahr 2004 bereits nahezu verschwunden. Dieser Umstand und die anhaltende Gefährdung der Innenstädte, Mittelzentren und Stadtteilzentren war laut ihm unumstritten eine politisch nicht gewollte Fehlentwicklung.³⁸⁰

Während sich die Stadtplaner früher mit dem Ziel der Funktionstrennung für lange Zeit auf die Randbereiche von Verdichtungsräumen konzentrierten, wurden laut Ilse Helbrecht schon 1994 die Innenstädte neu entdeckt. Innerstädtische Räume wurden neu belebt und

³⁷⁶ Jessen, 2004, 110.

³⁷⁷ Imorde, Jens: Ab in die Mitte! Die City-Offensive NRW und Stadtmarketing der 2. Generation. In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 120.

³⁷⁸ Neinhaus, 2004, 122.

³⁷⁹ Hatzfeld, 2006, 7.

³⁸⁰ Jessen, 2004, 110-112.

aufgewertet.³⁸¹ Vor allem für Wirtschaftsfunktionen wurden die Kerngebiete urbaner Regionen dabei wieder attraktiv. Treibende ökonomische Kräfte lösten dabei die Wohnfunktion als dominierendes Element der Raumvorsorge ab.³⁸² Laut Heike Acker entstanden dabei aber keine völlig neuen Strukturen, sondern es handelte sich um eine Modifikation der gegebenen Raumhierarchien und Funktionsdifferenzierungen in den Zentren.³⁸³

Den ständigen „angeblichen“ Verödungen und Äußerungen von Gefahren für traditionelle Stadtzentren stellte Hatzfeld mehrere positive Entwicklungen gegenüber, die ihn zu der Einschätzung brachten, dass Innenstädte so stark und lebendig wie nie zuvor waren:

- Einkaufszonen finden einen zuvor kaum bekannten Publikumszuspruch, der sich in heftigen Ansiedlungsaktivitäten im Bereich der innerstädtischen Einkaufszentren niederschlägt.
- Die Beschäftigung mit innerstädtischen Kunst- und Kulturachsen und das Planen und Bauen von Konzertsälen und Theatern ist in vielen Städten zu finden.
- Das nach wie vor hohe Mietpreisniveau ist ein Beleg für den anhaltenden ökonomischen Erfolg guter Innenstadtlagen.
- Die Anziehungskräfte der Innenstädte als Wohnstandorte nehmen laut Studien in jüngerer Zeit zu.³⁸⁴

Neinhaus bemerkte ebenfalls nicht nur die negativen Impulse, die vom Strukturwandel im Einzelhandel ausgingen. Er machte den Handel für die negativen Entwicklungen, wie das Vorantreiben der Dezentralisierungsprozesse und das damit verbundene tendenzielle Auflösen der Innenstadt als Lebens- und Wohlfühlraum, verantwortlich. Demgegenüber stellte er den positiven Effekt, dass der Handel „nach wie vor“ Stabilität bzw. Fortentwicklung in den Stadtkernen ermöglichen würde.³⁸⁵ Auch aus einer Untersuchung von Monika Popp können diesbezüglich ähnliche Schlüsse gezogen werden. In der Untersuchung über das Besucherverhalten zwischen neuen und traditionellen Einzelhandelsstandorten beobachtete Popp als eines der wichtigsten Ergebnisse, dass die Innenstädte häufiger als die

³⁸¹ Helbrecht, Ilse: Stadtmarketing. Konturen einer kommunikativen Stadtentwicklungspolitik. Stadtforschung aktuell Bd. 44, Basel/Boston/Berlin, 1994, 223.

³⁸² Hitz, Hansruedi/Schmid, Christian/Wolff, Richard: Zur Dialektik der Metropole: Headquarter Economy und urbane Bewegungen. In: Geographische Zeitschrift, 80, 1992, 80.

³⁸³ Acker, 1995, 8.

³⁸⁴ Hatzfeld, 2006, 6.

³⁸⁵ Neinhaus, 2004, 122.

Einkaufszentren ohne konkretes Ziel aufgesucht werden. Das bedeutet, dass der Besuch eines Einkaufszentrums ist hingegen meist mit dem Ziel, einen bestimmten Betrieb aufzusuchen oder eine bestimmte Ware zu kaufen, verbunden. Bei dem Aufsuchen von Innenstädten fehlt dieser Impuls häufig. Ausschlaggebend dafür wären die in den Einkaufszentren angesiedelten Magnetbetriebe, die von jedem dritten in der Studie Befragten als konkretes Ziel genannt wurden.³⁸⁶ Diese Magnetbetriebe sind meistens internationale Handelsunternehmen, wie z.B. Hennes & Mauritz (H&M). Demnach könnten sich auch Filialisierungserscheinungen, die sich häufig in der Verdrängung von kleineren Unternehmen durch Magnetbetriebe äußern, positiv auf traditionelle Einkaufsstraßen auswirken, indem dadurch Kunden mit einem bestimmten Ziel angezogen werden.

6.2 Die tatsächliche Entwicklung in Wien

Wien hatte laut STEP 05 im Zeitraum zwischen 1971 und 2001 über 64.000 Einwohner verloren und die Verfasser des STEP 05 schlossen aufgrund der Bevölkerungsentwicklung im unmittelbaren Umland auf einen anhaltenden Suburbanisierungstrend. Dieser offensichtliche Trend wurde mit attraktiven Voraussetzungen im Umland Wiens aufgrund des verbesserten Angebots im Bereich des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn), des Straßenausbaus (S 5 nach Krems), der günstigen Verfügbarkeit an Boden und der offensiven Boden- und Wohnbaupolitik einiger Gemeinden begründet.³⁸⁷ Trotz dieses Trends erhöhte sich die Bevölkerungszahl der Stadt Wien zwischen 1991 und 2001 um knapp ein Prozent auf 1.550.123 Einwohner.³⁸⁸ Schon in den Jahren von 1990 bis 1998 verzeichnete Wien eine relativ dynamische Bevölkerungsentwicklung, welche auch die Kaufkraft um 27 Prozent zunehmen ließ. Real entsprach das einem Zuwachs von neun Prozent, der im Wesentlichen auf die Bevölkerungsgewinne zurückgeführt wurde. Aufgrund einer eher geringen Kaufkraft der Zuwanderer hatte die durchschnittliche Pro-Kopf-Kaufkraft der Wiener real aber kaum zugenommen.³⁸⁹

Bei der Betrachtung nach Einkaufsstandorten hatte sich im Zuge der Untersuchung der Kaufkraftströme in Wien im Jahr 1990 gezeigt, dass damals Einkäufe im Nahbereich

³⁸⁶ Popp, 2002, 137.

³⁸⁷ Stadtentwicklung Wien, 2005, 38f.

³⁸⁸ Ebd., 40.

³⁸⁹ Doubek, Claudia/Kaufmann, Albert/Stöferle, Friedrich: Kaufkraftströme Wien 1998. Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Werkstattberichte Band 25, Stadtprofil Band 20. Wien, 1999, 7f.

selbstverständlich überwiegend zu 84 Prozent zu Fuß und jene in den Bezirken angrenzenden Straßen zu zwei Drittel zu Fuß erledigt wurden. Einkaufswege, die zu Streulagen des Wohnbezirkes führten, wurden nur zu 49 Prozent zu Fuß, aber bereits zu gut einem Drittel (37%) mit dem Auto erledigt. Die Einkaufswege zu Wiener Geschäftsstraßen oder Einkaufszentren außerhalb der Wohnbezirke wurden von den Bewohnern zu 48 Prozent mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und zu 36 Prozent mit dem PKW zurückgelegt. Einkaufswege zu Geschäften in Streulagen außerhalb des Wohnbezirks erfolgten nur noch zu 26 Prozent mit öffentlichen Verkehrsmitteln, die Hälfte wurde mit dem Auto erledigt. Dies wurde damit erklärt, dass die Erreichbarkeit von Streulagen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln schlechter, das Parkplatzangebot aber meist günstiger als in den Hauptgeschäftsstraßen war.³⁹⁰

1998 wurde festgestellt, dass die Kaufkraftzuwächse Wiens per saldo von Fachmarktzentren und Fachmärkten in Streulagen absorbiert wurden. Die in dieser Untersuchung erfassten Geschäftsstraßen hatten ihren Umsatz insgesamt zwar halten können, aber im Vergleich einen Bedeutungsverlust erlitten. Mit damals 32 Prozent der Wiener Kaufkraft waren sie jedoch noch immer die stärksten Träger der Versorgung. Schon damals wurde ein deutlicher Trend zu den großen Straßen hin bemerkt. Die kleinen Bezirkszentren verloren daher absolut an Umsatz und noch stärker an relativer Bedeutung.³⁹¹

Tab. 3: Marktanteile³⁹² der Geschäftsstraßen an der Kaufkraft des eigenen Bezirks / der eigenen Bezirke in %

Straße	Marktanteil 1990	Marktanteil 1998
Innere Stadt	54,0	36,7
Landstraße Hauptstraße	21,0	24,8
Zentrum Donaustadt	27,9	24,3
Meidlinger Hauptstraße	24,0	24,1
Simmeringer Hauptstraße	28,4	22,8
Zentrum Favoriten	24,8	22,2
Mariahilfer Straße/Neubaugasse	26,1	21,5
Zentrum Floridsdorf	22,8	21,2
Thaliastraße	18,1	14,0
Hernalser Hauptstraße	25,5	13,9

³⁹⁰ Doubek, 1993, XI.

³⁹¹ Doubek, 1999, 16.

³⁹² Unter Marktanteil ist jener Prozentsatz zu verstehen, den eine Geschäftsstraße von der Gesamtkaufkraft des sie umgebenden, eigenen Bezirks zu binden vermag.

Zentrum Brigittenau	22,4	11,5
Josefstädter Straße	17,9	11,0
Taborstraße	11,2	10,5
Äußere Währinger Straße	14,1	9,8
Äußere Mariahilfer Straße	7,9	9,0
Zentrum Hietzing	8,6	7,7
Hütteldorfer Straße	8,9	7,2
Reinprechtsdorfer Straße	10,5	7,0
Nußdorfer Straße/Alserbachstraße	18,3	6,6
Döblinger Hauptstraße	5,3	6,2
Alser Straße	7,3	5,9
Praterstraße	5,2	4,6
Wiedner Hauptstraße	9,6	4,6
Lerchenfelder Straße	11,6	3,7

Quelle: Doubek, Claudia/Kaufmann, Albert/Steinmann, Otto: Einkaufsverhalten der Wiener. Wiener Kaufkraftströme 1990. Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 43. Wien, 1993, 88 und Doubek, Claudia / Kaufmann, Albert / Stöferle, Friedrich: Kaufkraftströme Wien 1998. Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Werkstattberichte Band 25, Stadtprofil Band 20. Wien, 1999, 53.

Eine etwas stärkere Überschätzung der Geschäftsstraßenumsätze bei der Untersuchung 1990 im Vergleich zu der Untersuchung 1998 sowie methodische Änderungen bei der Zuordnung des Kurzfristbedarfs einerseits und die verstärkte Berücksichtigung der Kaufkraftabflüsse andererseits führten jedoch dazu, dass ein direkter Vergleich der Umsätze von 1990 und 1998 nicht als sinnvoll erschien.³⁹³

Prinzipiell banden die Wiener Hauptgeschäftsstraßen 1998 32 Prozent der Wiener Kaufkraft. Damit waren sie 1998 noch die stärkste Zielkategorie im Wiener Einzelhandel. Streulagen und Fachmarktzentren banden 42 Prozent der Wiener Kaufkraft für Hausrat und Wohnungseinrichtung, 29 Prozent der Kaufkraft für sonstigen Bedarf, 27 Prozent der Kaufkraft für den Kurzfristbedarf und 17 Prozent der Kaufkraft für Bekleidung. Insgesamt konnten Streulagen und Fachmarktzentren zwischen 1990 und 1998 einen Zuwachs von 50 Prozent erzielen. In den Geschäftsstraßen lag der Zuwachs bei durchschnittlich 17 Prozent, was bedeutet, dass sie in Summe keinen realen Zuwachs erzielen konnten.³⁹⁴

Die Umsatzzuwächse in den Fachmarktzentren und den Streulagen führten dazu, dass weniger Kaufkraft in das Wiener Umland abfloss. Andererseits war diese Entwicklung auch dafür

³⁹³ Doubek, 1999, 55.

³⁹⁴ Ebd., 9.

verantwortlich, dass den Geschäftsstraßen ein wesentliches Kompetenzfeld genommen wurde und sie somit an Umsatz einbüßen mussten.³⁹⁵

Bezogen auf den Auswahlgüterbedarf verschoben sich die Umsatzanteile noch weiter zu Gunsten der nicht integrierten Einkaufszentren und Fachmärkte bzw. Fachmarktagglomerationen um einige Prozentpunkte auf einen Anteil von knapp 38 Prozent. Über die Hälfte (20,5 %) davon entfielen 1996 auf Standorte in Niederösterreich. Bei Betrachtung der damaligen Verkaufsflächen wird die Verschiebung der Umsatzanteile laut Stadtplanung Wien noch deutlicher, da sich nur noch 56 Prozent der Verkaufsflächen in traditionellen Einkaufsbereichen befanden.³⁹⁶

Die Untersuchung der Kaufkraftströme 1998 im Vergleich zu denen im Jahr 1990 stellte unter Abwägung aller Einflussfaktoren unterschiedliche Dynamiken fest:

- Eine deutlich positive Entwicklung nahmen die Zentren Mariahilfer Straße / Neubaugasse, die Meidlinger Hauptstraße und das Donauzentrum. Eine sehr starke Umsatzsteigerung konnte auch die Äußere Mariahilfer Straße verzeichnen. Ausgehend von einem eher geringen Umsatzniveau im Jahr 1990 wurde die Umsatzsteigerung 1998 im Wesentlichen auf die Errichtung des Filialisten Sport Eybl zurückgeführt.
- Leicht über dem Geschäftsstraßendurchschnitt lag die Umsatzentwicklung im Zentrum Floridsdorf, der Landstraße Hauptstraße und der Alser Straße.
- Mit stagnierenden bzw. nur leicht steigenden Umsätzen lag die Umsatzentwicklung in der Inneren Stadt, dem Zentrum Hietzing, der Simmeringer Hauptstraße, der Döblinger Hauptstraße, der Praterstraße, der Wiedner Hauptstraße und der Josefstädter Straße unter dem Geschäftsdurchschnitt.
- Zu den Straßen, die zwischen 1990 und 1998 eine weniger günstige Entwicklung durchmachten, wurden das Zentrum Floridsdorf, die Thaliastraße, die Hütteldorfer Straße, die Hernalser Hauptstraße und die Reinprechtsdorfer Straße gezählt.
- Stärkere Umsatzeinbußen erlitten das Zentrum Brigittenau, die Taborstraße, die Lerchenfelder Straße, die Nußdorfer Straße / Alserbachstraße und die äußere Währinger Straße.³⁹⁷

³⁹⁵ Ebd., 10.

³⁹⁶ Stadtplanung Wien, 1996, 19.

³⁹⁷ Doubek, 1999, 55f.

Bereits im Jahr 2000 wies die für die Stadtentwicklungsplanung verantwortliche Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien auf Entwicklungen hin, die keinesfalls erwünscht waren. In den letzten Jahren vor 2000 hatten die Wiener Einkaufsstrassen, die sich für die Stadtwirtschaft durch Sicherstellung der Nahversorgung und Belebung des öffentlichen Raums für die Lebensqualität und Identitätsstiftung in den Wiener Bezirken von entscheidender Bedeutung zeichneten, maßgeblich an zentraler Funktion verloren. Als Grund dafür wurde im Strategieplan für Wien die Abwanderung von Büro- und Dienstleistungsnutzungen angeführt. Weiters erschien es damals, dass die überhand nehmende Konkurrenzierung durch Einkaufszentren und Fachmärkte die damals „letzte Zentrenfunktion, nämlich den Handel, zu verdrängen“ drohte.³⁹⁸ Laut STEP 05 verloren die Geschäftsstraßen aufgrund der verstärkten Abwanderung von Büro- und Dienstleistungsnutzungen in dem dem STEP 05 vorangegangenen Jahrzehnt bereits maßgeblich an zentraler Funktion.³⁹⁹ Die City als wichtigster Bürostandort und als Sitz der Unternehmenszentralen in Wien wurde seit den 1990er Jahren schrittweise von anderen Standorten abgelöst. Im Zeitraum zwischen 1996 und 2004 wurden rund dreißig große Büroprojekte mit mehr als 800.000 m² Bürogeschoßfläche fast zur Gänze außerhalb der City errichtet. Ungefähr ein Drittel der Fläche wurde davon im Cityrandgebiet, also im 2., 3. und 4. Bezirk gebaut.⁴⁰⁰ Im Einzelhandel vermerkte der STEP 05 eine deutliche Ausdünnung des Angebots. Selbst in der City und der Mariahilfer Straße kam es zur Verdrängung der traditionellen Geschäfte durch internationale Firmen. Die Mietrechtsnovelle von 1997, die den Vermietern mehr Spielraum bei der Preisgestaltung verschaffte, leistete dazu laut STEP 05 einen wesentlichen Beitrag.⁴⁰¹

Bereits ein Fachgutachten aus dem Jahr 1992 bemerkte, dass die Stadtentwicklung durch eine Entkoppelung des Einzelhandels- und Bürosektors gekennzeichnet war. Die damals neu errichteten und geplanten Bürokomplexe hatten ihre Standorte meistens im erweiterten Cityrandbereich und nur relativ selten in den gewachsenen Geschäftsstraßen.⁴⁰² Der Prozess der Randwanderung von Bürofunktionen aus der City lief in Wien im Gegensatz zu vergleichbaren Städten in Mitteleuropa allerdings deutlich verzögert ab. Wegen der steigenden Nachfrage nach Flächen für Beratung, Verwaltung und Management aufgrund

³⁹⁸ Stadtregierung Wien (Hrsg.): Strategieplan für Wien – Strategische Projekte. Wien 2000 - Zukunft findet Stadt. Wien, 2000, 48.

³⁹⁹ Stadtentwicklung Wien, 2005, 129.

⁴⁰⁰ Stadtentwicklung Wien, 2004, 23.

⁴⁰¹ Stadtentwicklung Wien, 2005, 126.

⁴⁰² Steinbach, 1992, 33.

wachsender internationaler Wirtschaftsverflechtungen wurde aber auch in Wien eine tendenzielle Entkoppelung von Dienstleistungs- und Einzelhandelsfunktionen bemerkbar.⁴⁰³

Die Entwicklungen im Einzelhandelssektor führten dazu, dass es zu einer Reduzierung des Geschäftslebens in den Seitengassen und den Nebengeschäftsstraßen kam. Diese Reduzierung war bereits von den Verfassern des STEP 1984 erkannt worden. 1994 war diese Entwicklung nicht nur auf Seitengassen und Nebengeschäftsstraßen beschränkt, sondern betraf auch einige Bezirkszentren und Hauptgeschäftsstraßen. Nur diejenigen Geschäftszentren, deren Einzugsbereiche sich in die Stadterweiterungsgebiete erstreckten und die durch ihre Lage an S- oder U-Bahnen beträchtliche Erreichbarkeitsvorteile besaßen, wuchsen oder hielten ihre Funktionen und damit ihre Bedeutung in der gesamtstädtischen Zentrenhierarchie. Der Trend zum Erlebniseinkauf führte zwar zum Aufschwung und zur Stabilisierung der wenig Breitenbedarf anbietenden City, verminderte aber die Attraktivität der alten Nebenzentren. Aufgrund unattraktiver Branchenstrukturen, fehlender Gastronomie- und Freizeiteinrichtungen, durch die Behinderung durch lokalen und regionalen Verkehr, unattraktive Bausubstanz und ähnliches verloren rund neunzig Nebengeschäftsstraßen ihre Bedeutung in dem für Zentren maßgeblichen Auswahlgüterangebot, wie zum Beispiel Bekleidung, Hausrat und Wohnungseinrichtung. Dabei wurde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass dieser 1994 bereits vorangeschrittene Bedeutungsverlust der alten Wiener Geschäftsstraßen auch in Wien eine Folge der demographischen Entwicklungen war. Die Bevölkerungsabnahme in den Einzugsbereichen der alten, gewachsenen Geschäftsstraßen, also in den gründerzeitlichen Wohnquartieren, war dabei ein ausschlaggebender Faktor,⁴⁰⁴ denn die in Wien ungeplante und teils unerwünschte Dekonzentration, die zum Teil auf der Errichtung verschiedenster Einkaufszentren beruhte,⁴⁰⁵ war die Folge der Bevölkerungsverschiebung, insbesondere der Alt-Wiener, vom dicht bebauten Stadtgebiet in die Stadtrandgebiete und auch die Folge der schlechteren Zugänglichkeit der inneren Hauptgeschäftsstraßen im Individualverkehr. Schon 1990 waren daher im Vergleich zu 1970 eine Verlagerung der Kaufkraftströme von den inneren Bezirken zu den in äußeren Bezirken gelegenen Einkaufszentren und auch Konzentrationstendenzen zu den größeren Geschäftsstraßen beobachtbar.⁴⁰⁶

⁴⁰³ Mittringer, 1992, 155 und Stadtplanung Wien, 1994, 95f.

⁴⁰⁴ Stadtplanung Wien, 1994, 96f. und Steinbach, 1992, 33.

⁴⁰⁵ Potyka, 1992, 115.

⁴⁰⁶ Doubek, 1993, 20.

In der Geschäftsstraßenhierarchie wurden daher schon 1995 Änderungen vorgenommen, die auch der Untersuchung der Kaufkraftströme Rechnung tragen. Die Thaliastraße war bereits 1990 umsatzschwach und wurde 1995 zu einem Bezirkszentrum herabgestuft. Das Zentrum Donaustadt, die Landstraße Hauptstraße und das Zentrum Floridsdorf wurden von einem Bezirkszentrum 1. Kategorie zu regionalen Zentren aufgewertet. Die Zuordnung des Zentrums Brigittenau zu den Bezirkszentren 1. Kategorie wurde in Anbetracht der stark negativen Umsatzentwicklung und der im unmittelbaren Umfeld entstandenen Konkurrenz bereits 1998 in Frage gestellt.⁴⁰⁷ Verfügte das Zentrum Brigittenau 1986 noch über ein Umsatzpotential von 1.000 Mio. und 1995 über 1.075 Mio. Schilling⁴⁰⁸, so konnte das Zentrum im Jahr 1998 nur noch einen Umsatz von 937 Mio. Schilling vorweisen (siehe Tab. 5).

Ausschlaggebend für die Entwicklung der einzelnen Geschäftsstraßen waren bis 1998 vor allem die Fertigstellung wesentlicher Bauabschnitte der U 3 und der U6, Einbauten in bestehende Zentren wie z. B. das Einkaufszentrum Galleria in die Landstraße Hauptstraße, die Realisierung eines eigenständigen Zentrums wie z. B. die Lugner City und starke Bevölkerungsgewinne in den jeweiligen Bezirken wie es z. B. auf das Zentrum Donaustadt zutraf.⁴⁰⁹

Tab. 4: Umsatzpotentiale der Einkaufszentren und -agglomerationen in Wien

	Eröffnung im Jahr	Umsatzpotential 1995 in Mio. Schilling
Shopping-City-Süd	1976	8.000
HumaEKZ	1987	1.875
Lugner City	1990	760
Shopping-City-Nord	1990	700
Lutz Center	1990	550

Quelle: Stadtplanung Wien (Hrsg.): Zentrumsituation im Raum Wien. MA 18. Wien, 1996, 26-28.

In den Jahren zwischen 1990 und 1998 entwickelten sich laut STEP 05 nur vier Zentren in Wien positiv. Dies waren die Mariahilfer Straße/Neubaugasse, die Äußere Mariahilfer Straße, das Donauzentrum und die Meidlinger Hauptstraße. Alle anderen Geschäftsstraßen konnten ihren Anteil an der realen Kaufkraft der Wiener bestenfalls halten oder verzeichneten sogar reale Einbußen. Die Folgen der Gesamtentwicklung waren einerseits der Verlust der

⁴⁰⁷ Doubek, 1999, 57.

⁴⁰⁸ Stadtplanung Wien, 1996, 27.

⁴⁰⁹ Ebd., 7-14.

Versorgungssicherheit und der Lebensqualität, andererseits die Abnahme der Qualität und Attraktivität der Einkaufsstraßen als öffentlicher Raum durch leer stehende Geschäftslokale.⁴¹⁰ Obwohl die Innere Stadt gleichauf mit der Mariahilfer Straße das wichtigste überregionale Zentrum Wiens bildete, gehörte sie nicht zu den dynamischen Zentren, die in den 90er Jahren eine deutlich positive Umsatzentwicklung verzeichneten, sondern zählte zur Gruppe der stagnierenden Geschäftszentren.⁴¹¹

Tab. 5: Geschäftsstraßenhierarchie Wien 1990-1998

Geschäftsstraßenhierarchie 1990	Umsatzpotential 1995 in Mio. S	Umsatz 1998 in Mio. S
1. Überregionale Wiener Zentren		
Innere Stadt	9.700	6.651
Mariahilfer Straße / Neubaugasse	5.650	6.736
2. Regionale Wiener Zentren		
Zentrum Favoriten	3.150	3.835
Meidlinger Hauptstraße	2.300	2.750
Thaliastraße	1.400	
	Zentrum Donaustadt	3.413
	Landstraße Hauptstr.	2.316
	Zentrum Floridsdorf	2.648
3. Wiener Bezirkszentren 1. Kategorie		
Zentrum Donaustadt	3.050	
Zentrum Floridsdorf	2.600	
Landstraße Hauptstraße	2.400	
Simmeringer Hauptstraße	1.550	1.361
Zentrum Brigittenau	1.075	937
Hütteldorfer Straße	1.050	1.159
Hernalser Hauptstraße	1.150	1.025
	Thaliastraße	1.557

⁴¹⁰ Stadtentwicklung Wien, 2005, 129.

⁴¹¹ Stadtentwicklung Wien, 2004, 23.

4. Kleinere Wiener Bezirkszentren		
Taborstraße	980	982
Nußdorfer Straße / Alserbachstraße	640	527
Äußere Währinger Straße	530	555
Alser Straße	620	640
Reinprechtsdorfer Straße	430	437
Josefstädter Straße	500	435
Zentrum Hietzing	550	568
Äußere Mariahilfer Straße	650	837
Wiedner Hauptstraße	500	465
Praterstraße	550	523
Döblinger Hauptstraße	–	457
Lerchenfelder Straße	420	341

Quelle: Doubek, Claudia / Kaufmann, Albert / Stöferle, Friedrich: Kaufkraftströme Wien 1998. Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Werkstattberichte Band 25, Stadtprofil Band 20. Wien, 1999, 56 und Stadtplanung Wien (Hrsg.): Zentrumsituation im Raum Wien. MA 18. Wien, 1996, 26-28.

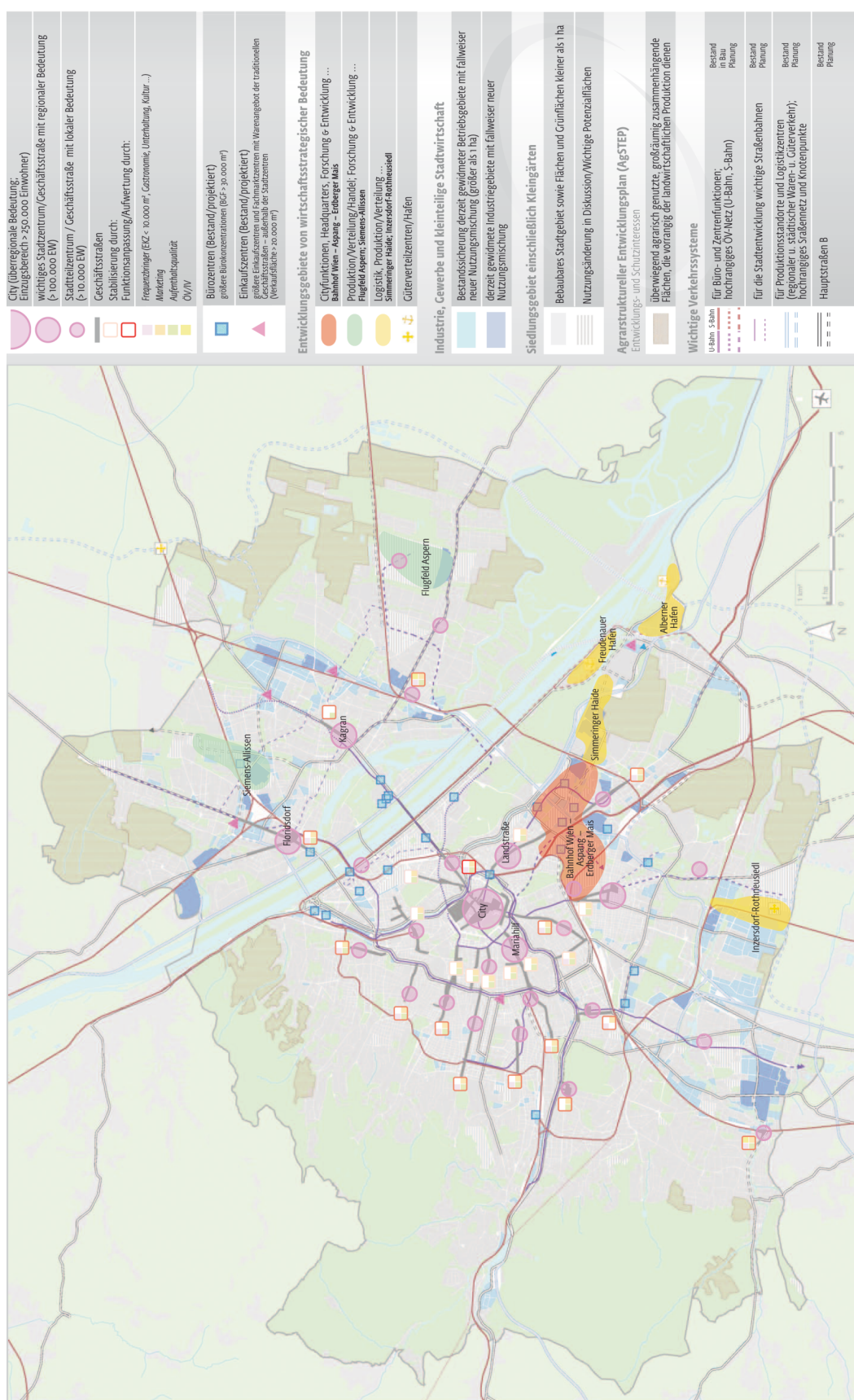
Gleichzeitig zu dieser Entwicklung formulierte der STEP 05 aber eine teilweise Stabilisierung der Attraktivität der Wiener Geschäftsstraßen durch Maßnahmen der Oberflächengestaltung, der Verkehrsorganisation und durch handlungsbezogene Maßnahmen.⁴¹²

Die schon länger zu beobachtende Abwanderung der für die Geschäftsstraßen typischen Güterversorgung in Form großflächiger Einzelhandelseinrichtungen an den Stadtrand und auch die Auslagerung großvolumiger Bürokomplexe an den Rand des dicht bebauten Stadtgebietes, beides auch häufig gekoppelt mit Großeinrichtungen für Freizeit und Unterhaltung, veranlasste zu einer Neuordnung der Zentren im STEP 05 gegenüber dem STEP 94. In diesem Zug wurden jene Hauptzentren (Geschäftsbereiche mit regionaler Bedeutung und einem Einzugsbereich von über 100.000 Einwohnern), die in den 90er Jahren Bedeutungsverluste verzeichnet hatten, im STEP 05 als Stadtteilzentrum bzw. Geschäftsstraße mit lokaler Bedeutung (Einzugsbereich von über 10.000 Einwohnern), eingestuft.⁴¹³

⁴¹² Stadtentwicklung Wien, 2005, 129.

⁴¹³ Ebd. 137f.

Abb. 8: Räumliches Wirtschaftsleitbild Wien (2005)



Quelle: Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): STEP 05, Stadtentwicklung Wien 2005. Wien, 2005, 147.

Die wichtige Funktion eines Hauptzentrums sollten weiterhin als zweithöchstrangige Zentren nach der City die Innere Mariahilfer Straße, die Landstraße Hauptstraße und die Zentren Donaustadt, Floridsdorf und Favoriten übernehmen. Durch diese Neudefinition der Zentrenstruktur wurde ein weniger hierarchisch gegliedertes, dafür aber ein dichteres polyzentrales System in der Stadt verdeutlicht.⁴¹⁴

Während im Zuge der Neuordnung der Zentren im STEP 05 traditionelle gewachsene Zentren innerhalb der Hierarchie herabgestuft wurden oder ihre Stellung lediglich halten konnten, wurden neue Einkaufszentren in die Zentrenstruktur aufgenommen. Neu in das Wiener Zentrensystem kamen – als Stadtteilzentren mit lokaler Bedeutung klassifiziert – zwei Shopping- und Entertainmentcenter hinzu, die sich seit ihrer Eröffnung unterschiedlich entwickelten: die Millennium City im 20. und die Gasometer-City im 11. Bezirk.

Der Stadtentwicklungsplan von 1994 hielt fest, dass die etwaige Schaffung zusätzlicher Verkaufsflächen im Gebiet der heutigen Millennium City keine Konkurrenz für die bestehenden Zentren des 20. Bezirks bedeuten dürfe. Im Jahr 2001 eröffnete die Millennium City mit einem der höchsten Türme Europas, hochrangiger Verkehrserschließung und einer Gesamtnutzfläche von 130.000 m², auf der sich Büros, Wohnungen, Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Freizeitangebote befinden. Nach Ausführungen von Reinhard Seiß handelt es sich bei diesem neuen Zentrum um ein „von der Wiener Stadtplanung nicht vorgesehenes Hauptzentrum“, das eine Bedrohung „des ohnehin maroden Einzelhandels der Brigittenau“ darstellt.⁴¹⁵

Im Zuge der Verlängerung der U-Bahn-Linie 3 bis Simmering sollte das Grenzgebiet zwischen 3. und 11. Bezirk neu strukturiert und aufgewertet werden. Die erhoffte Urbanisierung sollte vor allem durch den Umbau der 1986 außer Betrieb gestellten Gasometer erfolgen. Die 2001 eröffnete Gasometer-City verfügt derzeit nach einer Erweiterung im Jahr 2005 über 22.000 m² Verkaufsfläche, und wird durch die „Bank Austria Halle“ für Veranstaltungen, ein Kinocenter und zwei Bürokomplexe ergänzt. Aufgrund der fehlenden Lagegunst schlossen nur wenige Monate nach der Eröffnung des Einkaufszentrums erste Geschäfte. Bis zum Sommer 2006 verließ ein gutes Dutzend Händler den Standort. Die mangelnde Nachfrage nach Shopping und Entertainment mag nach Seiß nicht zuletzt der stockenden Entwicklung des Umfelds geschuldet sein. Das urbane Vakuum zwischen der Gasometer City und dem Zentrum des 11. Bezirks sollte geschlossen werden. Das

⁴¹⁴ Stadtentwicklung Wien, 2005, 138.

⁴¹⁵ Seiß, Reinhard: Wer baut Wien? Hintergründe und Motive der Stadtentwicklung Wiens seit 1989. Salzburg/München, 2007, 45f. und Millennium Tower Verwaltungs- und Service-Ges.m.b.H.: Die City. Online unter: <http://www.millennium-city.at/default.asp?id=203&lid=1> (16.06.2009).

ursprünglich verheißene „urbane Lebensgefühl mit hoher Lebensqualität“ ist bis heute aber kaum verwirklicht worden. Das einstige Prestigeobjekt gilt damit als gescheitert und verdeutlicht, dass die Konkurrenz im Zentrenggefüge der Stadt groß ist.⁴¹⁶

Innerhalb Österreichs liegt Wien mit dem Anteil an Verkaufsfläche, die auf Einkaufs- und Fachmarktzentren entfällt, an der Spitze.⁴¹⁷ Damit scheint nach Seiß der traditionelle Vorwurf nicht mehr haltbar, wonach die Einkaufszentren in den Stadtumlandgemeinden – allen voran die Shopping City Süd in Vösendorf – für den Niedergang der Wiener Einkaufsstraßen verantwortlich seien. Diesen hat die Stadt selbst verursacht, was nach Seiß eine Statistik der Wiener Wirtschaftskammer aus dem Jahr 2004 untermauert: 720.000 m² Verkaufsfläche (ohne Leerstände) entfielen damals auf Wiens Geschäftsstraßen – inklusive integrierter, also gut erschlossener Einkaufszentren wie dem Donauzentrum im 22. Bezirk. Die nicht integrierten Einkaufs- und Fachmarktzentren in Wien brachten es auf 1,110.000 m² Verkaufsfläche.⁴¹⁸

Laut Seiß waren um 2007 in Wien neue Einkaufszentren und Fachmärkte mit insgesamt rund 400.000 m² Verkaufsfläche geplant und zahlreiche Center, wie zum Beispiel das Auhof Center und das Donauzentrum, standen vor ihrer Erweiterung. Im Gegensatz dazu standen allein in den Einkaufsstraßen und ihrem unmittelbaren Umfeld rund 600 Geschäfte mit insgesamt über 100.000 m² Verkaufsfläche leer. Somit steht jede neue Widmung peripher gelegener Einkaufszentren im Widerspruch sowohl zu den übergeordneten planungs- und verkehrspolitischen, als auch zum Klimaschutz und anderen strategischen Konzepten, da sie häufig durch ungeeignete Standorte ein erhöhtes Verkehrsaufkommen im privaten PKW-Verkehr verursachen. Dies gilt auch für das im Jahr 2007 errichtete Stadion Center im 2. Bezirk. Im Umfeld des Centers liegt nur sehr wenig Bevölkerung, die A 23 gilt als „chronisch verstopft“ und die Hoffnung, dass Bewohner aus dem 22. Bezirk ab 2010 mit Fertigstellung der U2 am Heimweg aussteigen, um hier einzukaufen, wird sich kaum erfüllen.⁴¹⁹

Nach Ausführungen von Christoph Chorgherr, Ökonom und Gemeinderat der Wiener Grünen, ermöglichen vergleichsweise geringe Errichtungskosten sowie hohe Mietverträge Einkaufszentren Renditen von 6,5 bis 7 Prozent. An der Peripherie sind diese noch höher. Darum gibt es kein neues Immobilienprojekt, das nicht auch ein Shopping-Center vorsieht.

⁴¹⁶ Seiß, 2007, 84-90.

⁴¹⁷ ERES NET-consulting – Immobilien.NET GmbH: Einzelhandelsimmobilien: Die Einzelhandelsdichte. Online unter: <http://www.gatetoaustria.at/> (16.06.2009). Zitiert nach: Seiß, 2007, 145.

⁴¹⁸ Wirtschaftskammer Wien: Einzelhandelsstandorte in Wien und Umgebung 2004. Online unter: <http://wko.at/wien> (16.06.2009). Zitiert nach Seiß, 2007, 145.

⁴¹⁹ Seiß, 2007, 146f.

Nach dem ehemaligen Wirtschaftskammerpräsidenten Walter Nettig führe das zu einem derartigen Überhang an Handelsflächen, dass weiterhin nicht mehr nur die traditionellen Geschäftsstraßen, sondern auch schon erste Shopping-Center veröden.⁴²⁰

6.3 Die tatsächliche Entwicklung in Berlin

Die den Flächennutzungsplänen Berlin zugrunde gelegten Erwartungen zur Bevölkerungs- und Arbeitszahlentwicklung sind nicht eingetroffen.⁴²¹ Bis 1993 verzeichnete Berlin kräftige Bevölkerungszuwächse. Verantwortlich dafür zeichnete sich die Zuwanderung aus dem Ausland im Rahmen der europäischen Ost-West-Wanderung, ausgelöst durch den Fall des Eisernen Vorhangs. Ab dem Jahr 1993 setzten jährlich zunehmende Abwanderungsverluste gegenüber dem Umland Berlins ein. Diese nachholende Suburbanisierung ging ab 1999 wieder zurück.⁴²² Die Einwohnerzahl Berlins blieb laut dem Flächennutzungsplan 2004 zwischen 1994 und 2003 annähernd stabil. Die Realentwicklung lag somit etwas niedriger als die Annahme des Flächennutzungsplans Anfang der 90er Jahre.⁴²³ Auch in den Jahren 2000 bis 2006 blieb die Bevölkerung gleich. Die einzelhandelsrelevante Kaufkraft wuchs in diesem Zeitraum um sechs Prozent geringfügig.⁴²⁴

Tab. 6: Einwohner und Einzelhandelsfläche in Berlin zwischen 1989 und 1997

Jahr	Einwohner	Verkaufsfläche in Quadratmetern
1989	3,413.263	2,412.000
1991	3,443.575	2,625.000
1993	3,461.421	2,750.000
1995	3,446.039	2,938.200
1997	3,411.711	3,241.400
Prognosen:		
2000	3,498.800	
2010	3,617.400	

Quelle: Industrie- und Handelskammer zu Berlin (Hrsg.): Einzelhandel in der Region Berlin-Brandenburg. Entwicklung von Flächenangebot und Flächenbedarf aus Sicht des Jahres 1998. Berlin, 1998, 26 und 69.

⁴²⁰ Seiß, 2007, 149.

⁴²¹ Senatsverwaltung, Stadtentwicklung 2000, 2002, 8.

⁴²² Ebd., 11f.

⁴²³ Senatsverwaltung, FNP, 2004, 12.

⁴²⁴ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Bericht zur Zentren- und Einzelhandelsentwicklung und zur Förderung der städtischen Zentren. In Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen. Senatsbeschluss, Nr.: S-579/2007, 5. Online unter: www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanungen/de/zentren/download/SVBerichtEZH070807.pdf (02.01.2009).

Die reale Arbeitsplatzentwicklung lag 2004 deutlich unter den ursprünglichen Annahmen des Flächennutzungsplans aus den 1990er Jahren.⁴²⁵ In den Jahren von 1990 bis 1997 wurde die Beschäftigungsentwicklung in Berlin durch einen Rückgang um fast 300.000 Erwerbstätige gekennzeichnet, was über einem Sechstel aller Arbeitsplätze in der Stadt entsprach.⁴²⁶ In den Jahren zwischen 1994 und 2002 wurde anstelle eines erwarteten leichten Anstiegs ein Verlust von fast 100.000 Arbeitsplätzen verzeichnet. Im produzierenden Gewerbe äußerte sich der Rückgang besonders stark. Innerhalb eines Jahrzehnts hatte sich hier die Arbeitsplatzanzahl fast halbiert. Diese Verluste konnten durch die kräftigen Zuwächse im Bereich der privaten Dienstleistungen nicht ausgeglichen werden.⁴²⁷ Im Dienstleistungssektor ging die Zahl der Erwerbstätigen zwischen 1990 und 1997 um über 80.000 Personen zurück. Die Ursachen dafür wurden von den Verfassern des Flächennutzungsplan 1999 vor allem in der Reduzierung des staatlichen Sektors im Ostteil der Stadt und später in den Beschäftigungsrückgängen im Handel und im Verkehr gesehen. In privaten Dienstleistungsunternehmen wurde im gleichen Zeitraum ein Zuwachs von ca. 110.000 Erwerbstätigen verzeichnet.⁴²⁸

Heike Acker stellte fest, dass die Stadtentwicklungsplanung im Jahr 1995 noch immer die Bedeutung der City als den mit Abstand interessantesten Standortraum innerhalb des Stadtgebietes unterschätzte. Acker war der Ansicht, dass Dezentralisierungsmaßnahmen seitens der Stadtentwicklungsplanung bzw. Dezentralisierungstendenzen von Büroflächen in anderen Städten vor allem das Ergebnis fehlender Flächenkapazitäten im Kernbereich waren.⁴²⁹

Bezogen auf die Büroflächenentwicklung als „Schlüsselindikator“ für die Umstrukturierung Berlins zu einer Dienstleistungsmetropole ging der Flächennutzungsplan von einem erheblichen Nachholbedarf aus. Die Realentwicklung zeigte im Jahr 2000, dass diese Erwartungen in der ersten Dekade nach 1990 erfüllt worden waren.⁴³⁰ Laut Uwe Altrock wurde die ursprüngliche Bedeutung der vier Entlastungszentren am Ring im so genannten „Ring-Konzept“ im Flächennutzungsplan Berlin 1994 bereits deutlich reduziert dargestellt. Gleichzeitig wurde allerdings eine Vielfalt von zusätzlichen Zentren dargestellt. Altrock bemerkte dabei eine hohe Gewichtung der Nebenzentren, die er darauf zurückführte, dass der

⁴²⁵ Senatsverwaltung, FNP, 2004, 13.

⁴²⁶ Senatsverwaltung, FNP, 1999, 60.

⁴²⁷ Senatsverwaltung, FNP, 2004, 13.

⁴²⁸ Senatsverwaltung, FNP, 1999, 61.

⁴²⁹ Acker, 1995, 149.

⁴³⁰ Senatsverwaltung, FNP, 1999, 15.

Flächennutzungsplan die Zentrenfunktion stark durch Einzelhandelskonzentrationen bestimmte.⁴³¹

Der Bestand der Büroflächen vergrößerte sich im Zeitraum zwischen 1990 und 2002 um fast 3,4 Mio. m² auf 13,8 Mio. m² erheblich. Ungefähr die Hälfte des Flächenzuwachses in den Jahren 1990 bis 2000 erfolgte in der inneren Stadt, ca. 20 Prozent innerhalb der Ringzone und 30 Prozent in der äußeren Stadt.⁴³²

Die Aktivitäten des Einzelhandels konzentrierten sich seit der Wende vorwiegend auf die schnelle Verbesserung der Versorgungssituation im Ostteil der Stadt sowie im Umland von Berlin. Dies geschah einerseits durch die Übernahme und den Um- und Ausbau damals vorhandener Handelseinrichtungen, andererseits durch die Errichtung von überwiegend „provisorischen“ Fachmärkten. Eine notwendige Vielfalt von Betriebsformen und Anbietern konnte dabei nicht erreicht werden. Die fehlende Konkurrenz bei Sortiment und Preisniveau hatte bei den Konsumenten die Akzeptanz preisaggressiver Einkaufszentren an städtebaulich nicht integrierten Standorten gefördert. Diese durch den öffentlichen Verkehr meist nur schlecht erschlossenen Standorte behinderten laut dem Flächennutzungsplan bereits 1994 den Ausbau einer urbanen, wohngebietsnahen Zentrenstruktur und erzeugten erhebliche Kfz-Verkehrsströme.⁴³³

Laut Flächennutzungsplan 2004 war es weitgehend gelungen, den Strukturwandel im Handel und den Aufholprozess der östlichen Bezirke zur Stärkung der polyzentralen Stadt zu nutzen. Dass die damals weiterhin erwarteten Tendenzen – ein hoher Ansiedlungsdruck im Einzelhandel, eine verhaltene Kaufkraftentwicklung, zunehmende Konzentrationsprozesse und neue Vertriebsformen im Einzelhandel – eine klare stadtentwicklungspolitische Orientierung und Steuerung benötigten,⁴³⁴ kann als Indiz dafür gelten, dass diesen Prozessen bis dahin noch nicht in für die Stadt positiver Weise entsprechend begegnet wurde.

Erkannt wurde im Flächennutzungsplan 2004 die Tatsache, dass der Umnutzungsdruck gewerblicher Bauflächen als attraktive Bereiche für Dienstleistungen und Einzelhandel und die Problematik der wohnungsnahen Versorgung und der städtebaulichen Integration von großflächigen Einzelhandels- und Freizeitangeboten neue politische Herausforderungen

⁴³¹ Altrock, Uwe: Büroflächen in Berlin. Stadtentwicklung und Politik. Berlin, 2003, 33.

⁴³² Senatsverwaltung, Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020, 2004, 48f.

⁴³³ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 133.

⁴³⁴ Senatsverwaltung, FNP, 2004, 20.

darstellten, denen mit den Instrumenten der Flächennutzungsplanung nur begrenzt begegnet werden konnte.⁴³⁵

Laut der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2007 stagnierte bundesweit der Umsatz im Einzelhandel seit 1992, bei gleichzeitiger Zunahme der Verkaufsfläche um ein Drittel. Die Gewinner der gleichzeitigen Strukturveränderung im Einzelhandel waren vor allem die Shopping-Center, die ihren Umsatz annähernd verdreifachten, weiters die Fachmärkte, die großen Filialisten und die Discounter unterschiedlichen Typs, die bundesweit 2007 fast die Hälfte des Umsatzes machten. Verlierer waren die traditionellen Fachhändler, Warenhäuser und Supermärkte sowie die kleineren Läden. Der Strukturwandel hatte in den letzten Jahren vor 2007 an Dynamik gewonnen. Zugleich hatte die Nachfrage nach kostengünstigen und mit dem Auto gut erreichbaren großen Flächen Standorte außerhalb der Zentren begünstigt. Der stagnierende Markt und der Strukturwandel im Handel führten die traditionellen Einzelhandelsstandorte vielerorts in eine Abwärtsspirale aus sinkenden Umsätzen und sich verschlechterndem Standortimage.⁴³⁶

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hob im Bericht zur Zentren- und Einzelhandelsentwicklung aus dem Jahr 2007 hervor, dass die Shopping-Center einen wesentlichen Beitrag zur Stärkung der städtischen Zentren geleistet hatten. Ihre Realisierung wurde fast durchwegs auf Standorte innerhalb der Zentren gelenkt und teilweise durch Restriktionen für nicht zentrenintegrierte Standorte unterstützt. Neben den Shopping-Centern war die Modernisierung der „klassischen Warenhäuser“ ein wichtiger Impuls für die Revitalisierung städtischer Zentren.⁴³⁷

Bezogen auf die Entwicklungen der Nahversorgungsstrukturen wurde 2007 weiterhin verdeutlicht, dass sich der Trend zu den Discountern, die bis dahin Teilfunktionen der flächendeckenden Nahversorgung übernommen hatten, weiter fortsetzte. Ihre Expansion fand jedoch tendenziell auf Kosten der Dichte des Versorgungsnetzes statt, das damals noch sehr gut ausgebaut war. Auf das Risiko der Ausdünnung dieses Netzes wurde 2007 deshalb wiederholt hingewiesen.⁴³⁸

Der Zuwachs an Einzelhandelsverkaufsfläche war stärker, als in den Flächennutzungsplänen aus den 90er Jahren prognostiziert und geplant wurde.⁴³⁹ Die Annahmen des

⁴³⁵ Senatsverwaltung, FNP, 2004, 14.

⁴³⁶ Senatsverwaltung, 2007, 4.

⁴³⁷ Ebd., 5.

⁴³⁸ Ebd., 6.

⁴³⁹ Senatsverwaltung, Stadtentwicklung 2000, 2002, 8.

Flächennutzungsplans 94 bezogen auf die Verkaufsflächenzuwächse für das Jahr 2010 wurden bereits 2000 übertroffen.⁴⁴⁰ Der Gesamtzuwachs an Einzelhandelsflächen von 1,4 Mio. m² Verkaufsfläche bis 1994 teilte sich folgendermaßen auf:

- 300.000 m² wurden in den beiden City-Kernen,
- 180.000 m² in den sieben Hauptzentren,
- 150.000 m² in neun besonderen Mittelzentren,
- 220.000 m² in 21 sonstigen Mittelzentren,
- 150.000 m² in etwa vierzig Unterzentren und
- 400.000 m² in Streulagen,

realisiert.⁴⁴¹

Um 1999 hatte Berlin einen Bestand an Verkaufsfläche von 3,2 Mio. m² im Einzelhandel. Der Zuwachs zwischen 1991 und 1997 lag bei knapp 620.000 m², wobei davon 430.000 m² auf den Ostteil der Stadt entfielen.⁴⁴² Der Bestand an Einzelhandelsflächen erhöhte sich im genannten Zeitraum von 2,625.000 m² auf 3,241.000 m².⁴⁴³ Dieser Zuwachs war laut Industrie- und Handelskammer zu Berlin durch die Bevorzugung zentraler Standorte gekennzeichnet.⁴⁴⁴ Der weitaus größte Verkaufsflächenzuwachs im Zeitraum zwischen 1991 und 2000 erfolgte im Bereich der integrierten Standorte. Die Verkaufsflächenzuwächse waren somit zu einem großen Teil räumlich in die Berliner Zentrenstruktur integriert. Die Zuwächse in diesen Jahren teilten sich folgendermaßen auf:

- Rund 90.000 m² Verkaufsfläche zur Ergänzung oder Erweiterung damals vorhandener Einzelhandelskonzentrationen durch herkömmliche Strukturen (z.B. Aufstockung des KaDeWe);
- 295.000 m² Verkaufsfläche wurden über neue Shopping-Center in damals vorhandene Einzelhandelskonzentrationen eingefügt (z.B. Rathaus-Center Pankow);
- Rund 130.000 m² Verkaufsfläche wurden über neue Einzelhandelszentren auf einem planerisch vorbereiteten integrierten Standort, an dem bis dahin keine Einzelhandelskonzentration bestand, realisiert (z.B. Potsdamer Platz, Friedrichstadt-Passagen, Zentrum Hellersdorf).⁴⁴⁵

⁴⁴⁰ Senatsverwaltung, FNP, 1999, 15.

⁴⁴¹ Senatsverwaltung, FNP, 1994, 137.

⁴⁴² Senatsverwaltung, FNP, 1999, 61.

⁴⁴³ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 15.

⁴⁴⁴ Ebd., 19.

⁴⁴⁵ Senatsverwaltung, Stadtentwicklung 2000, 2002, 58.

Die Neubauten und Erweiterungen auf integrierten Standorten lagen fast ausnahmslos an Knotenpunkten des schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs, wie 2002 bemerkt wurde.⁴⁴⁶

Benedict Franke erläuterte in seiner Untersuchung aus dem Jahr 1999, dass die bestehenden Ladengeschäfte im Ostteil der Stadt ausschließlich durch westdeutsche Filialunternehmen übernommen wurden. Dieses Interesse westdeutscher Einzelhandelsketten führte auch zu den großflächigen Verbraucher- und Fachmarktansiedlungen im Umland Berlins, die einen stadtstrukturell unerwünschten Trend bewirkten.⁴⁴⁷ Trotz der im Flächennutzungsplan enthaltenen Vorbehalte bestanden 1997 zahlreiche Ansiedlungswünsche von Großbetrieben und Fachmärkten abseits von damals bestehenden Einzelhandelsschwerpunkten.⁴⁴⁸

Rund 25 Prozent des gesamten Verkaufsflächenzuwachses, also rund 186.000 m², entfielen zwischen 1991 und 2000 auf den großflächigen Einzelhandel mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten (z.B. Bau-, Garten-, Möbelmärkte) mit Standorten abseits der Zentren. Die Standorte lagen zumeist im äußeren Stadtgebiet und fast immer bestand eine gewerbliche Vornutzung. Die Fachmärkte mit zentrenrelevantem Kernsortiment auf nicht integrierten Standorten machten rund 62.000 m² Verkaufsfläche aus.⁴⁴⁹ Die Gesamtkapazität der Verkaufsfläche im großflächigen Einzelhandel betrug im Jahr 2000 rund 1,55 Mio. m².⁴⁵⁰

⁴⁴⁶ Ebd.

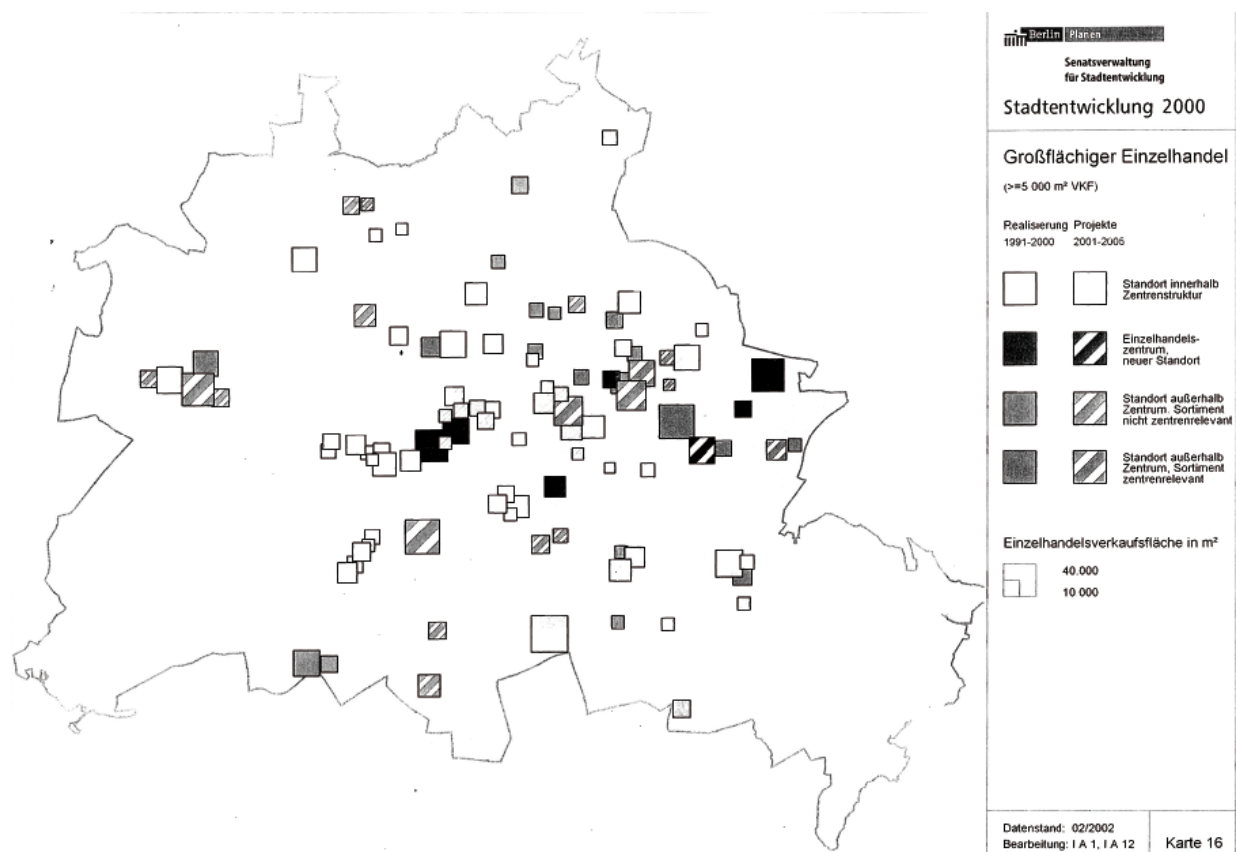
⁴⁴⁷ Franke, 1999, 21.

⁴⁴⁸ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 230.

⁴⁴⁹ Senatsverwaltung, Stadtentwicklung 2000, 2002, 59.

⁴⁵⁰ Senatsverwaltung, FNP, 1999, 35.

Abb. 9: Großflächiger Einzelhandel in Berlin (2000)



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Stadtentwicklung 2000. Bericht zur Flächenentwicklung 1990-2000 / 2001-2020. Berlin, 2002, 58.

Die Industrie- und Handelskammer zu Berlin bemerkte 1998, dass der Flächenbedarf im Einzelhandel niedriger als erwartet war. Angesichts der ökonomischen und demographischen Entwicklungen in der Region Berlin-Brandenburg hielt die Kaufkraft mit dem Wachstum der Handelsflächen nicht Schritt. Im Gegensatz zur Senatsverwaltung für Stadtentwicklung war die Industrie- und Handelskammer der Ansicht, dass der großflächige Einzelhandel an nicht integrierten Standorten, d.h. außerhalb damals bestehender Einkaufsbereiche, überproportional stark wuchs.⁴⁵¹

Per Saldo stellte sich die Flächenentwicklung im Einzelhandel als Expansion dar. Allerdings schloss sie auch den Abbau von Einzelhandelskapazitäten mit ein. Davon waren, wie die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 1999 bemerkte, besonders jene Betriebe betroffen, die angesichts der größeren Mobilität der Verbraucher und des Vordringens großflächiger Anbieter mit der damit verbundenen Ausweitung der Wettbewerbsräume ihre historisch

⁴⁵¹ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 5.

bedingten Standortvorteile verloren hatten. Dazu zählten vor allem Betriebe in städtischen Streulagen, aber auch Einzelhandelsagglomerationen geringerer Zentralität.⁴⁵²

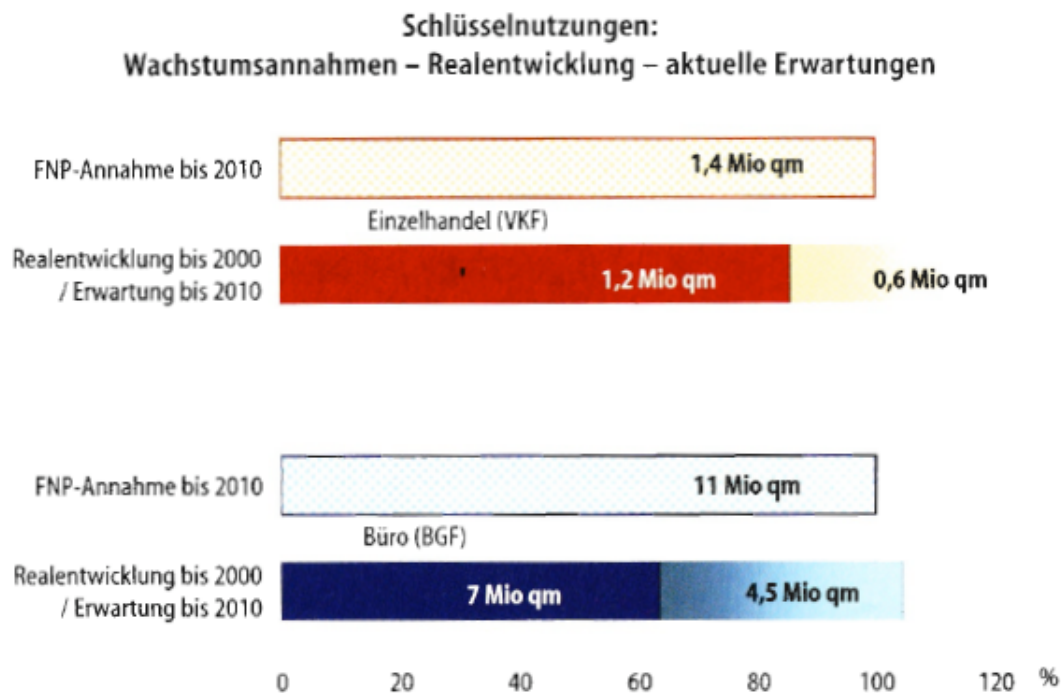
Im Jahr 2004 wurde im Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020 bemerkt, dass die Verkaufsfläche in den Jahren zwischen 1990 und 2003 um 1,9 Mio. m² zugenommen hatte und somit 4,1 Mio. m² umfasste. Der Bedarf an Verkaufsfläche galt 2004 als gedeckt.⁴⁵³ Gegenüber den ursprünglichen Entwicklungsannahmen im Einzelhandel war zwischen 1990 und 2004 eine erheblich dynamischere Entwicklung eingetreten. Die obere Grenze des Entwicklungsrahmens von zusätzlichen 1,4 Mio. m² Verkaufsfläche wurde laut der Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes 2004 bereits 1999 überschritten. Die Konzentration auf großflächige Verkaufsformen hatte dramatisch zugenommen und es zeigten sich laut dem Flächennutzungsplan 2004 deutlich negative Folgen für Einzelhandelsstandorte, wie zum Beispiel die traditionellen Einkaufsstraßen.⁴⁵⁴ Wie die nachstehende Grafik zeigt, galt im Jahr 2002 die obere Grenze von 1,4 Mio. m² im Gegensatz zum Flächennutzungsplan Berlin 2004 noch nicht als überschritten:

⁴⁵² Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, Berlin, 1999, 21.

⁴⁵³ Senatsverwaltung, Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020, 2004, 49.

⁴⁵⁴ Senatsverwaltung, FNP, 2004, 13.

Abb. 10: Wachstumsannahmen und Realentwicklung der Verkaufs- und Bürogeschoßflächen in Berlin



Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Stadtentwicklung 2000. Bericht zur Flächenentwicklung 1990-2000 / 2001-2020. Berlin, 2002, 15.

Die Verkaufsfläche im Berliner Einzelhandel nahm von 2000 bis 2006 unter Berücksichtigung der Flächenabgänge um 527.000 m² auf rund 4,347.000 m² weiter deutlich zu. Der Trend zur Großflächigkeit hielt dabei bis 2007 weiter an. Der Anteil der großflächigen Einzelhandelsbetriebe umfasste 2007 etwa 63 Prozent der gesamten Verkaufsfläche der Stadt. Vierzig Prozent dieser Verkaufsfläche befanden sich 2007 in Einheiten mit mehr als 5.000 m².⁴⁵⁵

51 Prozent der Verkaufsfläche von Einzelhandelsbetrieben mit einer Größe über 700 m² lagen 2007 in den durch die Stadtentwicklungsplanung ausgewiesenen städtischen Zentren Berlins, sieben Prozent zwar außerhalb der Zentren, aber noch in den dicht bebauten Gebieten innerhalb des S-Bahn-Rings, wo Ortsteilzentren durch die Stadtentwicklungsplanung nicht ausgewiesen werden. Von den 671.000 m² Verkaufsfläche, die zwischen 2000 und 2006 in Einzelhandelsbetrieben mit einer Größe über 700 m² realisiert wurden, lagen 221.000 m² in den Zentren und 115.000 m² noch innerhalb des S-Bahn-Rings und die verbleibenden ca. fünfzig Prozent der Ansiedlungen entfielen teilweise auf Nahversorgungszentren, die in der

⁴⁵⁵ Senatsverwaltung, 2007, 4f.

gesamstädtischen Planung nicht ausgewiesen sind, zum Großteil aber auf Fachmärkte mit nicht zentrenrelevanten Kernsortimenten sowie auf Lebensmittel-Discounter in Streulagen. Auch im Zeitraum zwischen 1991 und 2005 wurden zentrenrelevante Einzelhandelsprojekte überwiegend in den Zentren angesiedelt.⁴⁵⁶

Die Realentwicklung im Vergleich zu den früher gemachten Prognosen zeigte 2002, dass die Wachstumserwartungen, über die Anfang der 1990er Jahre in Fachkreisen ein breiter Konsens bestand, unrealistisch gewesen waren.⁴⁵⁷ Wunsch und Wirklichkeit lagen bereits 1995 laut Acker weit auseinander. Acker vertrat die Meinung, dass in der Berliner Stadtplanung nach 1989 ein reines Krisenmanagement betrieben wurde. Es handelte sich in Berlin um wenig effektive Einzelmaßnahmen, die nicht im Sinn einer Gesamtentwicklungskonzeption ziel- und zweckorientiert verwendet wurden. Acker schloss einen Vergleich Berlins mit anderen Großstädten aus und vertrat die Meinung, dass es für Berlin keine andere Großstadt als Vorbild geben und Berlin lediglich aus den Erfahrungen in anderen Städten lernen könnte.⁴⁵⁸

Goebel erschien der Berliner Stadtkern im Jahr 2003 im Vergleich zu den Stadtkernen anderer europäischer Hauptstädte als reizlos. Obwohl der Stadtkern als Teil eines Stadtzentrums zu einem großen Teil seine Funktionen erfüllte, wies er funktionale Defizite auf. Dem Stadtzentrum mangelte es nicht vorrangig an Bebauung, sondern vor allem an Historizität. Die größte Schwäche des Zentrums bestand laut Goebel vor allem in seiner Traditionsarmut und nicht in seiner Weiträumigkeit.⁴⁵⁹

Die Erhaltung des mittelständischen Einzelhandels, die Verhinderung regionaler Monopole, die Stärkung der Innenstadt als Einzelhandelsstandort und die Erhaltung kleinteiliger Angebotsstrukturen bildeten bis 1998 die Zielvorstellungen, die sich auch laut der Industrie- und Handelskammer zu Berlin angesichts der tatsächlichen Entwicklungen gelegentlich als „Leerformeln“ erwiesen. Die Änderungen des Einkaufsverhaltens trugen dabei wesentlich zum Ausscheiden von kleinen Betrieben bei.⁴⁶⁰

In der von Franke durchgeführten Analyse Berliner Geschäftszentren kam dieser zu dem Ergebnis, dass schon in den Jahren vor 1999 in den meisten Zentren Westberlins die Verkaufsflächen und Aufwertungsbemühungen stagnierten. Er sah den Grund darin, dass sich

⁴⁵⁶ Ebd.

⁴⁵⁷ Senatsverwaltung, Stadtentwicklung 2000, 2002, 11.

⁴⁵⁸ Acker, 1995, 151f.

⁴⁵⁹ Goebel, 2003, 370f.

⁴⁶⁰ Industrie- und Handelskammer zu Berlin, 1998, 84.

Einzelhandelsunternehmen und auch die Stadt Berlin auf den Ostteil der Stadt konzentrierten.⁴⁶¹ Der Strukturwandel im Einzelhandel hatte neben dem Attraktivitäts- und Bedeutungsverlust für die innerstädtischen Geschäftszentren bereits folgende Negativauswirkungen:

- die zunehmende Filialisierung verdrängte alteingesessene Einzelhandelsläden,
- die Konzentration von Banken und Geldinstituten führte zu unattraktiven Schaufensterfronten,
- es gab zu wenig unterschiedliche Betriebstypen und einen unausgewogenen Branchenmix,
- der Einzug von Fast-Food-Ketten führte zu einem Imageverlust, zog allerdings auch gerade junge Kundschaft in die Geschäftszentren,
- Mangel an Stellplätzen für PKW,
- in einigen Bezirken kam es zu einer Überpräsenz von Billig-Anbietern und
- die vermehrte Entwicklung von Shopping-Centern;⁴⁶²

Diese Prozesse wurden durch die Mietentwicklung in Berlin – die Mieten schossen in einigen Zentren nach der Maueröffnung im Zuge der Umsatzsteigerungen sprunghaft in die Höhe – verstärkt. Mit der Verbesserung der Einzelhandelssituation im Ostteil und im Umland der Stadt sanken die Umsätze in den Westberliner Zentren, die höheren Mieten blieben jedoch bestehen. Dazu kamen die allgemeinen Umsatzrückgänge, die der Einzelhandel 1999 laut Franke verzeichnete, sodass insbesondere mittelständische Einzelhandelsbetriebe aufgeben mussten.⁴⁶³

Aus der Analyse ausgewählter Geschäftszentren in Berlin ging das Ergebnis hervor, dass sich integrierte Shopping-Center in den meisten Fällen belebend auf den umliegenden Geschäftsbereich auswirkten, da sie eine zusätzliche Verkaufsfläche boten und Einzelhandelsbetriebe integrieren konnten, die ansonsten in den Einkaufsstraßen unterrepräsentiert waren. Für die „revitalisierende“ Realisierung von Shopping-Centern innerhalb von schon bestehenden Geschäftszentren fand Franke einige Beispiele in Form einer wirkungsvollen Ergänzung, indem zusätzliche Einzelhandelsflächen und auch logische Wegverbindungen geschaffen wurden. Da die Verträglichkeit entscheidend von der

⁴⁶¹ Franke, 1999, 57.

⁴⁶² Ebd., 56.

⁴⁶³ Ebd., 57.

quantitativen und qualitativen Ausprägung der Center bestimmt wird, gab es laut Franke aber auch Negativbeispiele für die Integration, bei denen städtebauliche Mängel zur Nicht-Akzeptanz der Kunden führten.⁴⁶⁴

Die Einkaufszentren, die in Großwohnsiedlungen mit der Zweckmöglichkeit realisiert wurden, eine möglichst schnelle Nahversorgung für die Wohnbevölkerung zu schaffen, zeichneten sich durch ihre reine Funktionalität aus. Architektonisch sind sie wenig reizvoll, wie Franke am Beispiel des Spree-Centers in Hellersdorf oder des Allee-Centers in Marzahn verdeutlichte, und aus städtebaulicher Perspektive bezeichnete Franke diese als „unurban“. Ein Leben während der Öffnungszeiten spielte sich nur innerhalb der Zentren ab, obwohl gerade in Großwohnsiedlungen der Bedarf an öffentlichem Raum mit Aufenthaltsqualität bestand.⁴⁶⁵ Das Ziel, Zentren zu realisieren, die sich nach außen hin präsentieren und somit den öffentlichen Raum auch nach Ladenschlusszeiten beleben, wurde bis 1999 noch nicht erreicht. Damit wurde auch nicht die Möglichkeit geschaffen, sich über Orte der Kommunikation mit dem Wohnort zu identifizieren, wie es von der Stadtplanung immer wieder gefordert worden war.⁴⁶⁶

Aufgrund der dynamischen Entwicklung im Einzelhandelssektor erfolgte 2004 eine Neubewertung mehrerer städtischer Zentren, die als Indiz für eine veränderte Zentrenstruktur angesehen und mit dem Strukturwandel begründet werden können. Im Zuge der Neubewertung wurden die Zentren Marzahner Promenade, Tegel und Johannisthaler Chaussee in der Zentrenhierarchie herabgestuft. Das Zentrum Wittenau wurde in der Zentrenhierarchie neu dargestellt und die Zentren Hermannstraße und Buchholz-Nord wurden in der Zentrenbewertung nicht mehr berücksichtigt.⁴⁶⁷ Bereits im Jahr 1999 wurde eine Reihe von Neueinstufungen angedacht. Höher gestuft wurden in den 1999 nachfolgenden Jahren die Zentren:

- Gorkistraße/Berliner Straße (Tegel/Reinickendorf),
- Gropius Passagen (Neukölln),
- Prenzlauer Allee/südlicher Bereich (Prenzlauer Berg),
- Elsenstraße/Treptower Park,
- Siriusstraße (Treptow),
- Am S-Bahnhof Wittenau (Reinickendorf),

⁴⁶⁴ Ebd., 58f.

⁴⁶⁵ Ebd., 57f.

⁴⁶⁶ Vgl. ebd.

⁴⁶⁷ Senatsverwaltung, FNP, 2004, 19.

- Hauptstraße/Konrad-Wolf-Straße.

Herabgestuft zu Ortsteilzentren wurden die Zentren:

- Wasserstadt Oberhavel (Spandau),
- Malchow,
- Siemensstadt (Spandau),
- Wilhelmstadt Spandau (im Berliner FNP: Klosterstraße/Pichelsdorfer Straße),
- Weitlingstraße/Bhf Lichtenberg,
- Theodor-Heuss-Platz/Reichsstraße,
- Hermannstraße (Neukölln),
- Kottbusser Tor (Kreuzberg),
- Am S-Bahnhof Grünbergallee (Treptow).

Umstrukturiert wurden die Zentren:

- Hermannplatz (Ablösung von der Karl-Marx-Straße und Zusammenlegung mit dem Kottbusser Damm),
- Altstadt Köpenick (als Ortsteilzentrum von der Bahnhofstraße getrennt definiert),
- Bad-/Pankstraße (trat an die Stelle der Bad-/Brunnenstraße),
- Einzelhandelskonzentration um den Bahnhof Schöneweide.⁴⁶⁸

Auffallend an dieser Neustrukturierung der Zentrenhierarchie Berlins ist, dass sich in den Herabstufungen vor allem die traditionell gewachsenen Zentren finden, während vor allem Shopping-Center (Gropius Passagen mit 85.000 m² Verkaufsfläche) oder Zentren mit integrierten Shopping-Centern (Tegel-Center mit 22.000 m² Verkaufsfläche in der Gorkistraße/Berliner Straße) höher gestuft wurden. Die Prenzlauer Allee mündet im südlichen Bereich in das historische Zentrum der Stadt, dem Alexanderplatz. Im Gebiet um die Straße, in Prenzlauer Berg befinden sich zusätzlich das Mühlenberg Center mit 11.000 m² und die Schönhauser Allee Arcaden mit 25.000 m² Verkaufsfläche. Im Treptower Park befindet sich das Park Center, das über eine Verkaufsfläche von 22.000 m² verfügt. Bei den Herabstufungen zeigt das Beispiel der Marzahner Promenade einen Widerspruch in der Planung auf: Während die Einkaufspromenade 2004 herabgestuft wurde, wurde im Jahr 2005

⁴⁶⁸ Senatsverwaltung, Handelsstandort Berlin, 1999, 24.

das Eastgate Center, welches über eine Verkaufsfläche von 32.000m² verfügt, eröffnet.⁴⁶⁹ Inwieweit dieser geschlossene Gebäudekomplex zur Stärkung der traditionellen Promenade beitragen sollte, bleibt fraglich.

Zuletzt bearbeitete der Senat von Berlin die Entwicklung der Berliner Zentren im Programm „Aktive Stadtzentren“ im Jahr 2008. Darin wurde beschrieben, dass die Berliner Zentren mit überregionaler und zum Teil internationaler Ausstrahlung für den Wirtschaftsstandort und das Image Berlins eine herausragende Bedeutung hätten. Demgegenüber wurden aber auch diejenigen Zentren mit teilweise problematischem sozialem Umfeld gestellt, „die besonders unter dem Strukturwandel leiden oder von schleichendem Funktionsverlust bedroht sind“. Es wurde weiters ausgeführt, dass es in Berlin „eine Vielzahl von Zentren“ gäbe, „die sehr deutliche Funktionsschwächen aufweisen und einer Unterstützung bedürfen“.⁴⁷⁰ Gefördert sollten laut diesem Programm jedoch nicht nur gewachsene, traditionelle Geschäftsstraßen wie das Stadtteilzentrum Turmstraße in Moabit werden, sondern auch die Marzahner Promenade. Weiters wurde im Programm die Förderung der Stadtzentren Charlottenburg-Wilmersdorf (City-West), Müllerstraße (Mitte) und Karl-Marx-Straße (Neukölln) beschlossen.⁴⁷¹

Vergleicht man diese Stadtzentren mit dem Planungskonzept zur Zentren-Hierarchie (siehe Kapitel 5.4) aus dem Jahr 2004 für das Jahr 2010, so wird deutlich, dass es sich bei den zu fördernden Zentren um Zentren handelt, die relativ weit vorne in der Zentrenhierarchie lagen bzw. liegen sollen. Wenn es sich bei diesen Zentren um Zentren handelt, die einer Unterstützung bedürfen, stellt sich die Frage, wie es mit der „Vielzahl von Zentren“ aussieht, die „sehr deutliche Funktionsschwächen aufweisen“. Eine Fehlentwicklung, die Zentrenstruktur und -hierarchie Berlins betreffend, liegt angesichts dieses Vergleiches nahe.

⁴⁶⁹ Vgl. Industrie- und Handelskammer zu Berlin: Liste der Shopping-Center in Berlin. Online unter: http://www.berlin.ihk24.de/servicemarken/branchen/handel/anlagen/_download/Liste_Shopping_Center_in_Berlin.pdf (16.06.2009).

⁴⁷⁰ Senat von Berlin: Programm „Aktive Stadtzentren“. Drucksache Nr.: 16/1051 (II.A.1) – Auflagenbeschlüsse 2008/2009. Berlin, 2008, 3-5.

⁴⁷¹ Ebd., 17.

6.4 Die Shopping-Stadt der Zukunft

Die vorangegangenen tatsächlichen Entwicklungen, die sich nicht nur auf die Städte Wien und Berlin beschränken, deuten die Richtung an, in welche die zukünftige Entwicklung der städtischen Einzelhandelszentren und der Städte an sich gehen werden. Das Gottlieb Duttweiler Institut (GDI) untersuchte in der Studie „Shopping and the City 2020“ Veränderungen im städtischen Detailhandel und versuchte Fragen zu beantworten, die sich mit dem zukünftigen Shoppingverhalten, den zukünftigen Kaufkraftströmen, Handelsformen und Konsumenten befassen.

Sechs im folgenden zusammengefasste Thesen, die, wie die vorangegangenen Ausführungen zeigen, zum Teil schon heute zutreffend sind, beschreiben in der Studie die wichtigsten Veränderungen für die zukünftige Stadt als „Shopping Location“:

1. Die Stadt erlebt eine Renaissance als Lebens- und Kulturform. Sie dehnt sich immer weiter aus und wird zur eigentlichen Stadtregion. Die „Dezentralisierung der Zentralität“ setzt sich fort, in Zukunft existieren mehrere Stadtzentren nebeneinander. Dadurch verstärkt sich der Wettbewerb um Bewohner, Besucher, Investoren und Konsumenten. Jeder Stadtteil erhält die Möglichkeit, sich als Shopping Location in der Stadtregion zu positionieren.
2. Städte und Stadtteile buhlen um die Aufmerksamkeit der Konsumenten. Das zwingt die traditionell gewachsenen Innenstädte verstärkt zur künstlichen Inszenierung als Kristallisationspunkt von Einkauf, Erlebnis und Urbanität. Dies bedeutet eine weitere Abkehr vom traditionellen Ladenlokal und klassischem Verkauf hin auf die Erlebnisse und die Erfahrungen des Kunden lange vor und lange nach einem Kauf. Nicht die Produkte, sondern die Inhalte versprechen eine intensive Sinneserfahrung.
3. Fortschreitende Individualisierung, Zerfall traditioneller Gemeinschaften und „Versingelung“ von Städten führen zu einem sozialen Vakuum. Die Menschen sehnen sich nach Nähe, Zugehörigkeit und Geborgenheit. Konsumenten suchen Orte auf, wo sie unter Menschen sind, nicht unter Kaufzwang. Es geht weniger um reines Shopping als um die Möglichkeit zum „Socialising“.
4. Die steigende Bedeutung der Stadt als Aufenthaltsort zwingt die Innenstadt zu einer radikalen Kunden- und Serviceorientierung, und zwar zu jeder Tages- und Nachtzeit. Der Handel übernimmt zusätzliche Aufgaben, im Extremfall alle öffentlichen

Funktionen und Dienstleistungen. So entwickeln sich eigentliche Stadtstaaten, in denen der Konsument seine täglichen Besorgungen und Verpflichtungen erledigen kann.

5. Neue Hightech-Ökostädte von asiatischen Reissbrettern (Dongtan, New Songdo und Lingang New City) deuten an, wohin die Reise geht: Das Verhältnis von Stadt und Land wird neu definiert. Die Natur dringt in den urbanen Raum vor. Die Stadt setzt auf Lebensqualität, Nachhaltigkeit und Ökologie. Wege zwischen Wohnen, Arbeiten und Einkaufen werden kürzer und können zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Der Retail muss sich kompakt in den Alltag der Konsumenten und ins Stadtleben einbetten. Grüne Strategien werden im zunehmenden Standortwettbewerb wichtiger.
6. Dank dem technologischen Fortschritt vermischen sich reale Welten mit virtuellen, private Räume mit öffentlichen. Die Grenzen verschwimmen. Die städtische Shopping-Landschaft wird zu einer Spielwiese für technische Innovation und Gadgets, das Handy zum City Guide und persönlichen Shopping Assistant. Der Kunde ist weder beim Erkunden des städtischen Angebots noch beim Kaufentscheid allein, sondern greift dank standortbezogenen Dienstleistungen jederzeit auf Ratschläge zurück.⁴⁷²

⁴⁷² Kühne, Martina: Shopping and the City 2020. Wie die Städte von morgen Konsumenten anziehen. Gottlieb Duttweiler Institut (Hrsg.), Rüschlikon/Zürich, 2007, Executive Summary. Online unter: <http://www.gdi.ch/de/studien> (01.03.2009).

7. Vergleich und Resümee

Die Planungen in den Städten Wien und Berlin hatten über Jahre hinweg den Bedeutungsverlust traditionell gewachsener bzw. kleinerer Stadtzentren im Auge. Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen, des mit dem Fall des Eisernen Vorhangs prognostizierten Bevölkerungszuwachses beider Städte und vor allem durch die Veränderungen zentrenbestimmender Faktoren, sahen sich die Stadtplaner mit diesem immer wieder prognostizierten Bedeutungsverlust, der im schlimmsten Fall die wohnungsnahe Versorgung gefährden könnte, konfrontiert. Besonders die wohnungsnahe Versorgung bzw. die Nahversorgung war das Hauptargument, um die gewachsenen Stadtzentren, Bezirkszentren und Stadtteilzentren zu fördern. Die Leitlinien und Ziele waren daher im Grunde für beide Städte die gleichen. Die gewachsenen Zentren, vor allem die Innenstädte, sollten wieder attraktiver werden.

Die ab 1989 für beide Städte eintretende neue Entwicklungsphase sollte in beiden Städten vom Dienstleistungssektor getragen werden. Die von vornherein polyzentrale Struktur Berlins sollte vor diesem Hintergrund ebenso wie das ehemals eher monozentrisch orientierte Wien in der Polyzentralität gefördert werden. In Wien sollte dadurch dem Hierarchieabbau in den historischen Zentren entgegengewirkt werden. In Berlin sollte die polyzentrale Struktur rund um das Doppelzentrum gefördert werden, da es sich über Jahre hinweg bewährt hatte. Die Konkurrenz durch Shopping-Center auf der „grünen Wiese“ spielte dabei ebenfalls in beiden Städten eine wichtige Rolle. Zentren, die gegen die Kaufkraftabflüsse in diese Center wirken, sollten besonders ausgebaut werden. Gemeinsam und wichtig waren in beiden Stadtplanungen die gute Anbindung der Zentren an die Verkehrsnetze und ihre Verbindungen untereinander. Einen Schwerpunkt stellt dabei die Integration von Einzelhandelsflächen in Bahnhöfe dar. Als Umsteigstellen mit hoher Passantenfrequenz bieten sie oft optimale Voraussetzungen für wirtschaftlich erfolgreiche Zentren. Die Planung in Berlin setzte bereits seit 1998 auf diese Integration. In Wien befindet sich am Westbahnhof ein zukünftiges Einkaufszentrum in Bau. Bereits 2004 postulierte Johann Jessen deswegen eine „Renaissance der Bahnhöfe“. Die durchgreifende Modernisierung der Bahnhöfe und ihre kommerzielle und auch kulturelle Nutzung hatten laut Jessen auch das Umfeld der Bahnhöfe aufgewertet.⁴⁷³ In Wien zeigt das Beispiel des Stadion-Centers, dass sich eine derartige Integration nicht nur auf Bahnhöfe

⁴⁷³ Jessen, 2004, 112.

beschränken wird, sondern auch die Passantenfrequenz anders genutzter Gebiete und Gebäude in derartige Überlegungen einbezogen werden.

Während in beiden Städten das Hauptaugenmerk zunächst auf dem öffentlichen Nahverkehr lag, wurde in Berlin ab 1998/99 auch die gute Erreichbarkeit mit dem privaten PKW in die Planung miteinbezogen, um eine Attraktivitätssteigerung zu bewirken, den geänderten Einkaufsgewohnheiten zu entsprechen und somit konkurrenzfähiger zu sein. In beiden Städten wurden daher auch Einkaufszentren in die Planung miteinbezogen. In Wien dachte man dabei an schwerpunktmäßige Einbauten von Einkaufszentren in wichtige Geschäftsstraßen, wodurch campusartige Areale entstehen sollten, die durch eine hohe Nutzungsmischung gekennzeichnet sein sollten. In Berlin wurden in der Planung neue, eigenständige und konkurrenzfähige Einkaufszentren genannt, aber auch integrierte Zentren, die zur Aufwertung schon bestehender Zentren beitragen sollten. Die Konkurrenz zwischen neuen und alten Zentren innerhalb der Städte sollte dabei auf jeden Fall vermieden werden, da die bestehenden Zentrenstrukturen möglichst beibehalten werden sollten und da sich angesichts der Entwicklung der zentrenbestimmenden Faktoren die gewachsenen Zentren nur schwer durchsetzen konnten. Vor allem diese Zentren sollten durch attraktivitätssteigernde Maßnahmen und die Erhöhung der Erlebniswerte aufgewertet und konkurrenzfähig werden, um den stetig geäußerten Verödungserscheinungen und den damit verbundenen Bedeutungsverlusten entgegen zu wirken.

Über die Jahre hinweg änderte sich in den Stadtplanungen beider Städte nichts Wesentliches. Die Leitlinien und Ziele blieben im Grunde immer die gleichen, was an sich schon als Indiz gewertet werden könnte, dass die realen Entwicklungen nicht den Vorstellungen der Stadtplaner entsprachen. Während die Förderung der gewachsenen Zentren und der gewachsenen Zentrenstrukturen einen großen Teil der Stadtplanungen einnahm, verzeichneten in Wien Streulagen und Fachmarkzentren innerhalb der Jahre 1990 bis 1998 einen Umsatzzuwachs von fünfzig Prozent. Die Kaufkraftzuwächse in diesen Jahren wurden per saldo von Fachmarkzentren und Fachmärkten in Streulagen absorbiert. In Berlin konnten Shopping-Center ihre Umsätze verdreifachen. In beiden Fällen wurde der Kaufkraftabfluss in das Umland der Stadt damit zwar eingedämmt, jedoch verzeichneten sowohl in Wien als auch in Berlin die traditionellen Geschäftsstraßen, Fachhändler und Warenhäuser Umsatzeinbußen und verloren damit an Bedeutung. Diesem Bedeutungsverlust konnte in Berlin in vielen Fällen durch integrierte Einkaufszentren entgegengewirkt werden. Wenn auch der Flächenzuwachs im Einzelhandel zu einem Großteil integriert war, behinderten vielerorts

nicht integrierte Einkaufszentren die wohnungsnahen Zentrenstruktur. Besonders die Einkaufszentren in Großwohnsiedlungen, die jedoch oft vor dem Untersuchungszeitpunkt realisiert worden waren, entwickelten sich zu stadtplanerisch unerwünschten und unurbanen Einzelhandelszentren. Der Bedeutungsverlust der traditionellen Zentrenbereiche hatte sich in Wien schon 1984 durch die Reduzierung des Geschäftslebens bemerkbar gemacht. Kräftiger trat der Bedeutungsverlust dann 1994, trotz schon früher eingeleiteter Gegenmaßnahmen, zum Vorschein. Die positive Wirkung von integrierten Einkaufszentren auf den umliegenden Geschäftsbereich wird auch in Österreich durch die Studie der RegioPlan Consulting GmbH aus dem Jahr 2007 bestätigt. In den Jahren 2004 bis 2007 nahm die Verkaufsfläche in den Top 20 Geschäftsstraßen Österreichs um 70.000 m² zu. Sechzig Prozent entfielen davon auf integrierte Shopping-Center. Die Studie „Passantenfrequenz in Österreich“ zeigt dabei laut Michael Oberweger, dass ein innerstädtisches Shopping-Center die gesamte Einkaufsstraße entgegen Befürchtungen eher auf- als abwertet.⁴⁷⁴

Für den Geschäftsbereich, in den das Einkaufszentrum integriert wurde, ist eine Aufwertung unumstritten. Walter Brune vertritt die Meinung, dass man dem traditionellen Innenstadthandel in jeder Stadt neue Impulse durch integrierte Einkaufszentren geben kann. Von besonderer Wichtigkeit ist dabei allerdings die Vermeidung von „Kannibalisierungseffekten“. Diese Effekte entstehen, wenn die Größe des Einkaufszentrums nicht an der Größe der jeweiligen Stadt orientiert ist, und führen dadurch zu negativen und unerwünschten Effekten.⁴⁷⁵ Die Frage stellt sich allerdings, warum dann ausgerechnet die traditionellen Stadtzentren, wie die realen Entwicklungen zeigen, in Wien und in Berlin mit Verödungserscheinungen zu kämpfen haben. Der Grund liegt dabei in den von Brune angesprochenen „Kannibalisierungseffekten“, die u.a. durch die Kaufkraftströme in Wien belegt werden. Wertet ein integriertes Einkaufszentrum eine gewachsene Einkaufsstraße auf, liegt die Annahme nahe, dass ein anderer Einkaufsbereich abgewertet wird.

Diese Erscheinung tritt besonders bei nicht integrierten Zentren zum Vorschein. War in Wien bis vor wenigen Jahren das höchstrangige Zentrum der Brigittenau um den Wallensteinplatz angesiedelt, so ist es seit der Errichtung der Millennium City und der Neugliederung der Zentrenstruktur im STEP 05, in der die Millennium City klar als hierarchisch höchstes Zentrum des Bezirks ausgewiesen wird, dieses bei der Errichtung nicht integrierte Shopping-

⁴⁷⁴ RegioPlan Consulting GmbH: Passantenfrequenzen in Österreich – Ausgabe 2007. Zitiert nach: Hauptverband des Österreichischen Buchhandels (HVB): Österreichs Einkaufsstraßen in der Krise? Online unter: http://www.buecher.at/show_content2.php?s2id=204#toplink (09.01.2009).

⁴⁷⁵ Brune, Walter: Integriert oder nicht integriert? In: Brune, Walter/Junker, Rolf/Pump-Uhlmann, Holger (Hrsg.): Angriff auf die City. Kritische Texte zur Konzeption, Planung und Wirkung von integrierten und nicht integrierten Shopping-Centern in zentralen Lagen. Düsseldorf, 2006, 60.

und Bürocenter. Das Entstehen eines campusartigen Areals, wie es im STEP 05 als Leitlinie formuliert wurde, ist im Bereich um die Millennium City hingegen wiederum klar ersichtlich. Förderungsmaßnahmen für das ehemalige Bezirkszentrum, wie sie im Zuge des Grätzelmanagements „Viertel um den Wallensteinplatz“ seit Jahren durchgeführt werden, sind hingegen ein Indiz für den fortdauernden Kampf gegen Verödungserscheinungen.⁴⁷⁶

Für den Erfolg der Shopping-Center sind vor allem die Entwicklungen der zentrenbestimmenden Faktoren ausschlaggebend. Die Suburbanisierung in Verbindung mit der erhöhten Mobilität durch Zunahme der privaten PKW begünstigte die Shopping-Center am Rand der Städte. Der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs brachte nicht nur Vorteile für gewachsene Zentren mit sich. In Verbindung mit der höheren Aufenthaltsqualität, Magnetbetrieben, Branchenmix und einem einheitlichen Centermarketing setzten sich auch die innerstädtischen Einkaufszentren gegenüber vielen traditionellen Einkaufsgebieten durch. Der Erlebniskonsum zog die vermutlich durch Werbung beeinflussten Konsumenten verstärkt zielgerichtet in Shopping-Center und trug somit wesentlich zu deren Erfolg bei.

Von Seite der Stadtplanung wurde neben dem Ziel einer besseren Erreichbarkeit vor allem mit attraktivitätssteigernden Maßnahmen auf die starke Konkurrenz der Shopping-Center reagiert. Am Beginn des Untersuchungszeitraums waren vor allem Maßnahmen gegen Shopping-Center auf der „grünen Wiese“ geplant. Erst im Laufe der Zeit traten auch freistehende Shopping-Center innerhalb der Städte in die Planungsmaßnahmen. Während gegenüber den Shopping-Centern auf der „grünen Wiese“ der Kaufkraftabfluss aus der Stadt eingedämmt werden sollte, sollten Maßnahmen gegen innerstädtische Shopping-Center gegen die einseitige Nutzung eines Gebietes, gegen den Verlust der wohnungsnahen Versorgung und gegen unerwünschte Veränderungen in der städtischen Zentrenstruktur wirken. Die Steigerung der Aufenthaltsqualität stand dabei im Vordergrund. Einen wichtigen Beitrag zur Bedeutungssteigerung leistete allerdings die Wirtschaft selbst, indem sich durch die zunehmende Filialisierung auch in den gewachsenen Einkaufsstrassen mehr und mehr Magnetbetriebe ansiedelten, die wiederum häufig als Ziel von Konsumenten dienten. Diese Entwicklung, die immer mehr zur „Uniformität“ der Städte beitrug, entzieht sich weitgehend der Planbarkeit, entspricht aber dem Ziel, durch integrierte Shopping-Center den jeweiligen

⁴⁷⁶ Vgl. Magistrat der Stadt Wien - Magistratsabteilung 25: Grätzelmanagement im Viertel um den Wallensteinplatz. Online unter: <http://www.gebietsbetreuung.wien.at/gbdocs/gb20/graezelmanagement.html> (14.04.2009).

umliegenden Geschäftsbereich aufzuwerten, indem durch die in Centern angesiedelten Magnetbetriebe Kunden auch in die umliegenden Geschäfte gelockt werden.

Traditionsreiche Geschäftszentren konnten sich im Konkurrenzkampf gegen Shopping-Center besser durchsetzen als abgelegene und hierarchisch eher kleine Bezirks- und Gebietszentren. Eine wichtige Rolle spielt dabei der Tourismus, der von Seiten der Stadtplaner sowohl in Wien als auch in Berlin als wichtiger Faktor für gewachsene Zentren angeführt wurde. Aufgrund der historisch gut erhaltenen City Wiens konnten sich diese und die Mariahilfer Straße bis zuletzt als höchstrangige Stadtzentren halten. In Berlin gilt das gleiche für den Kurfürstendamm. Das dortige Kaufhaus des Westens zieht seit Jahren zahlreiche Touristen in die Berliner City-West. Das Gebiet der Berliner City-Ost, rund um den Alexanderplatz, zieht ebenso zahlreiche Touristen, von welchen die dortigen integrierten Shopping-Center und Kaufhäuser profitieren, an. Im Gegensatz dazu, zeichneten sich das Zentrum Thaliastraße und das Zentrum Brigittenau rund um den Wallensteinplatz in Wien durch wenig Anziehungskraft aus. Beide Zentren weisen weder bedeutende Gebäude noch eine hohe Aufenthaltsqualität auf, wodurch sie in den letzten Jahren einen großen Bedeutungsverlust hinnehmen mussten. Im Grunde konnten sich in Wien jedoch die traditionellen Einkaufsstraßen und Bezirkszentren besser gegen Shopping-Center durchsetzen als in Berlin. Der Grund dafür liegt jedoch weniger im Traditionsreichtum der jeweiligen Straßenzüge, sondern eher in der Autoorientierung der Bewohner der Städte. Berlin entwickelte sich im Verlauf der Geschichte viel mehr zu einer autoorientierten Stadt, als dies in Wien geschah. Breite und viel befahrene Straßen bieten weniger attraktiven Raum, um zu flanieren. Berlin besitzt im Vergleich zu Wien eine Menge solcher Straßen, weshalb Shopping-Center mit integrierten PKW-Abstellplätzen eher von Konsumenten angenommen wurden, als es in Wien geschah. Darüber hinaus konnten sich in den dicht bebauten Gebieten Wiens weniger Shopping-Center ansiedeln, wie es in Berlin der Fall war, was auch der Grund dafür ist, dass in Berlin vermehrt auf die Errichtung integrierter Shopping-Center gesetzt wurde.

Die Zielvorstellungen der Planer und die tatsächlichen Entwicklungen der Zentrenhierarchien und -strukturen weisen, wie der Vergleich der Ziele mit den realen Entwicklungen zeigt, in beiden Städten Unterschiede auf. Während sich die Vorstellungen über die Entwicklung der höherrangigen Zentren in beiden Städten verwirklichten, zeugen die beständigen Befürchtungen vor der Verödung der kleineren Zentren und dem damit verbundenen Verlust der flächendeckenden Nahversorgung davon, dass sich die kleineren traditionell gewachsenen Zentren als attraktive Einkaufsziele nicht durchsetzen konnten. Der Trend zum Großeinkauf beim Discounter trägt dazu seinen Teil bei. Wirft man einen Blick auf die Zentrenstrukturen

und -hierarchien der Städte wird deutlich, dass es sich bei den höherrangigen Zentren immer auch um Zentren handelt, die Shopping-Center integriert haben. Einkaufsbereiche, die ohne das Ziel und den Treffpunkt Shopping-Center existieren, können nur schwer konkurrieren. Besonders der Branchenmix von Einzelhandel, Unterhaltung und Gastronomie ist für die Wahl und die Belebung des bevorzugten Einkaufsortes ausschlaggebend.

Aufgrund der Planungen und der realen Entwicklungen lässt sich die Hypothese, dass die Shopping-Center auf der „grünen Wiese“ außerhalb der Stadtgrenzen von Beginn an aufgrund der Kaufkraftabflüsse als unerwünschte Erscheinungen galten, denen mit Maßnahmen entgegengewirkt werden sollte, bestätigen. Innerhalb der Städte wurde erst spät und aufgrund der auftretenden Verkehrsströme auf derartige Zentren mittels geeigneter Maßnahmen reagiert. Innerhalb Gebieten mit Mängeln an Versorgungseinrichtungen galten hingegen Shopping-Center und auch Fachmarkttagglomerationen als geeignete Mittel, um die Mängel zu beheben. Als Beispiel können hier die Shopping-Center in den sonst eher infrastrukturschwachen Großwohngebieten angesehen werden. Ursprünglich als Mittel zur raschen Gebietsaufwertung und Versorgungszentrum geplant, wurden später Maßnahmen zur allgemeinen Aufwertung dieser monofunktionalen Zentren ergriffen.

Integrierte Shopping-Center wurden vor allem in Berlin zur Aufwertung traditionell gewachsener Zentren realisiert. Besucherströme in die Center zeugen davon, dass diese auch Anklang bei der Bevölkerung finden, und dadurch Gebiete revitalisiert werden können. Das Beispiel Wien Brigittenau, in dem das traditionelle Zentrum durch die Errichtung der Millennium City einen Bedeutungsverlust erlitt, zeigt eine negative Entwicklung auf. Diese war zwar nicht integriert geplant, entsprach aber dem Ziel, die Stadtteilzentren über den öffentlichen Nahverkehr zu verbinden, indem sie an S-Bahn und U-Bahn liegt. Die Hypothese, dass integrierte Shopping-Center zur Aufwertung und Wiederbelebung gewachsener Zentren beitragen sollten, dies jedoch auf Kosten anderer Zentren und häufig auch auf Kosten des unmittelbaren Umfelds geschah, lässt sich angesichts der Zentrenhierarchien und der Kaufkraftströme in beiden Städten bestätigen. Das Wort „Kannibalisierungseffekt“ bezeichnet diese Problematik treffend.

Die Bedeutung des Tourismus in Zusammenhang mit traditionellen Zentren bestätigt auch die Hypothese, dass traditionsreiche Straßenzüge und Bezirkszentren konkurrenzfähiger gegenüber Shopping-Centern als Straßenzüge mit wenig Aufenthaltsqualität waren bzw. sind. Gerade deshalb kann angenommen werden, dass besonders die Innenstädte in Wien und

Berlin nicht in dem Ausmaß gefährdet sind, wie es in der Fachliteratur häufig im Allgemeinen behauptet wird.

Die Hypothese, dass sich Shopping-Center zu den von durchschnittlichen Konsumenten am häufigsten frequentierten Zentren entwickelten, lässt sich ebenfalls bestätigen. Das Ergebnis der Untersuchung von Monika Popp (vgl. dazu Kapitel 6.1) verdeutlicht, dass gerade Shopping-Center mit einem bestimmten Ziel aufgesucht werden. Darüber hinaus setzen sich in der Zentrenhierarchie genau diejenigen Zentren, seien es gewachsene oder geplante, durch, die ein Shopping-Center integriert haben oder allein stehende Shopping-Center sind.

Als Resümee dieser Arbeit bleibt die Feststellung, dass sich Städte, wie es Edwin Böventner formulierte, im ständigen Wandel befinden (vgl. Kapitel 1.1). Die städtischen Strukturen und damit die Zentrenstrukturen sind von diesem Wandel nicht ausgenommen. Die allgemeinen Entwicklungen im demographischen Aufbau und im Lebenswandel der Bevölkerung der Städte trugen ebenso wie wirtschaftliche Interessen und der damit verbundene Wandel in der Einzelhandelsstruktur und in der Standortwahl zu Veränderungen der städtischen Strukturen bei und werden auch weiterhin dazu beitragen. Der Planbarkeit sind deshalb und nicht zuletzt wegen unvorhersehbarer Entwicklungen Schranken gesetzt, die dafür verantwortlich sind, dass sich stadtplanerische Ziele in der Realität nicht immer verwirklichen lassen können. Einen wesentlichen Teil tragen auch wirtschaftliche Interessen bei. Diese überwiegen häufig die Vorstellungen der Stadt- und Flächenplaner und ermöglichen dadurch Fehlentwicklungen. Zudem stützt sich Planung meist auf Erfahrungswerte, die erst gesammelt werden müssen. Entwickelten zum Beispiel Stadtplaner noch um 1990 Maßnahmen gegen Shopping-Center auf der „grünen Wiese“, wanderten diese schon in die Städte.

Shopping-Center bilden zu einem großen Teil die höchstrangigen Zentren Wiens und Berlins und tragen weiterhin zum Bedeutungsverlust traditioneller Stadtzentren bei, was auch eine Gefährdung für den öffentlichen Raum bedeutet. Selbst die gewachsenen Zentren, die angesichts des Vordringens geplanter Zentren ihre hierarchische Stellung beibehalten konnten, konnten dies zumeist nur in Verbindung mit einem integrierten Center. Während die Uniformität der Stadtzentren kritisiert, der Verlust einer flächendeckenden Nahversorgung befürchtet und ein ständiger Kampf gegen Shopping-Center geführt wird, erfreuen sich diese bei den Konsumenten höchster Beliebtheit. Ein Wandel im Konsumverhalten ermöglichte das Vordringen der Shopping-Center. Vielleicht benötigt es einen neuerlichen Wandel, um gewachsene Zentren wieder an die Spitze der Hierarchien zu bringen. Angesichts der technischen Weiterentwicklung und der digitalen Revolution ist eine derartige Entwicklung,

selbst in naher Zukunft, nicht unvorstellbar. Für welche Zentren sie Vorteile und für welche sie Nachteile mit sich bringen könnte, ist jedoch noch nicht vorhersehbar.

Walter Brune verkündet seine Vorahnung, dass „das Sterben der Shopping-Center genau so schnell kommen wird, wie sie entstanden“, ⁴⁷⁷ und verdeutlicht somit ebenfalls den ständigen Wandel, in dem sich Städte befinden. Wenn also die Stadtplanung zur Zeit als wichtiges Anliegen die Konkurrenzfähigkeit gewachsener Einkaufszentren gegenüber geplanten Shopping-Centern formuliert, kann in Zukunft genau die Folgenutzung heute noch blühender, aber in Zukunft vielleicht verörender Shopping-Center-Bereiche im Mittelpunkt der Zentrenplanung stehen.

⁴⁷⁷ Brune, Walter: Innenstadtentwicklung durch Shopping-Center? In: Brune u.a., 2006, 71.

Literatur- und Quellenverzeichnis

Einzelwerke

Acker, Heike: Bürobetriebe und Stadtentwicklung – Entwicklungen in Berlin nach 1989 unter besonderer Berücksichtigung der Immobilienbranche. Berliner geographische Studien, Band 42. Berlin, 1995.

Altrock, Uwe: Büroflächen in Berlin. Stadtentwicklung und Politik. Berlin, 2003.

Baldauf, Anette: Entertainment Cities. Unterhaltungsstruktur und Stadtentwicklung. Wien/New York, 2008.

Banik-Schweitzer, Renate/Meißl, Gerhard: Industriestadt Wien. Die Durchsetzung der industriellen Marktproduktion in der Habsburgerresidenz. Wien, 1983.

Bodenschatz, Harald/Sewing, Werner: Stadtbaugeschichte Berlins aus sozialwissenschaftlicher Perspektive. Materialien zur Architektur- und Planungssoziologie Heft 3/1991, Berlin, 1991.

Böventer, Edwin/Hampe, Johannes: Ökonomische Grundlagen der Stadtplanung. Eine Einführung in die Stadtökonomie. Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Beiträge 112, Hannover, 1988.

Bormann, Sarah/Deckwirth, Christina/Teepe, Saskia: Grenzenlos Billig? Globalisierung und Discountierung im Einzelhandel. Weed – Weltwirtschaft, Ökologie & Entwicklung (Hrsg.). Berlin, 2005.

Brandenburg, Horst: Standorte von Shopping-Centern und Verbrauchermärkten im Kölner Raum. Entwicklungen und Auswirkungen auf das Einzelhandelsgefüge. Kölner Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeographie, Band 32. Köln, 1985.

Busse, Peter Max: Zentrenentwicklung in einkernigen Großstadtreionen. Diss. Hamburg, 1990.

Deutscher Städtetag (Hrsg.): Ohne Städte keine Zukunft. Dokumentation der Bonner Hauptversammlung 1989. Neue Schriften des Deutschen Städtetages Heft 58. Köln, 1989.

Doubek, Claudia/Kaufmann, Albert/Stöferle, Friedrich: Kaufkraftströme Wien 1998. Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Werkstattberichte Band 25, Stadtprofil Band 20. Wien, 1999.

Doubek, Claudia/Kaufmann, Albert/Steinmann, Otto: Einkaufsverhalten der Wiener. Wiener Kaufkraftströme 1990. Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung, Band 43. Wien, 1993.

Forschungsstelle für den Handel Berlin (FfH) (Hrsg.): Die Standortstruktur des Einzelhandels in Berlin (West) und ihre Veränderungen – eine Untersuchung zur Versorgungslage der Bevölkerung bis 1990. FfH Berlin, 1978.

Franke, Benedict: Einzelhandels- und Zentrenentwicklung in Berlin. Beeinflussen die Standort- und Strukturveränderungen des Einzelhandels die Zentrenentwicklung in Berlin? HSB-Papers 3/99. Berlin, 1999.

Goebel, Benedikt: Der Umbau Alt-Berlins zum modernen Stadtzentrum. Planungs-, Bau- und Besitzgeschichte des historischen Berliner Stadtkerns im 19. und 20. Jahrhundert. Schriftenreihe des Landesarchivs Berlin Bd. 6. Berlin, 2003.

Grabow, Busso/Löhr, Rolf-Peter: Einzelhandel und Stadtentwicklung. Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung/Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin, 1991.

Greipl, Erich: Einkaufszentren in der Bundesrepublik Deutschland. Bedeutung sowie Grundlagen und Methoden ihrer ökonomischen Planung, IFO – Institut für Wirtschaftsforschung. Berlin, 1972.

Helbrecht, Ilse: Stadtmarketing. Konturen einer kommunikativen Stadtentwicklungspolitik. Stadtforschung aktuell Bd. 44, Basel/Boston/Berlin, 1994.

Industrie- und Handelskammer zu Berlin (Hrsg.): Einzelhandel in der Region Berlin-Brandenburg. Entwicklung von Flächenangebot und Flächenbedarf aus Sicht des Jahres 1998. Berlin, 1998.

König, Wolfgang: Kleine Geschichte der Konsumgesellschaft. Konsum als Lebensform der Moderne. Stuttgart, 2008.

Kratochwill, Sepp: Wiener Stadtlandschaften. Ein Plädoyer für Lebensqualität 1945-2000. Projektieren, Konzipieren, Konstruieren, Band 9. Wien, 1999.

Kurz, Ernst: Die städtebauliche Entwicklung der Stadt Wien in Beziehung zum Verkehr. Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.), Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung Heft 6. Essen, 1979.

Lichtenberger, Elisabeth/Fassmann, Heinz/Mühlgassner, Dietlinde: Stadtentwicklung und dynamische Faktorialökologie. Beiträge zur Stadt- und Regionalforschung Band 8. Wien, 1987.

Niklas, Martin: Einkaufen in der Stadt der kurzen Wege? Einkaufsmobilität unter dem Einfluss von Lebensstilen, Lebenslage, Konsummotiven und Raumstrukturen. Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung 16. Mannheim, 2006.

Pirhofer, Gottfried/Stimmer, Kurt: Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005. Wien, 2007.

Popp, Monika: Innenstadtnahe Einkaufszentren. Besucherverhalten zwischen neuen und traditionellen Einzelhandelsstandorten. Geographische Handelsforschung Band 6. Passau, 2002.

Schwenk Herbert: Berliner Stadtentwicklung von A bis Z. Kleines Handbuch zum Werden und Wachsen der deutschen Hauptstadt. Berlin, 2001.

Seiß, Reinhard: Wer baut Wien? Hintergründe und Motive der Stadtentwicklung Wiens seit 1989. Salzburg/München, 2007.

Staudacher, Christian: Wirtschaftsdienste. Zur räumlichen Organisation der intermediären Dienstleistungsproduktion und ihrer Bedeutung im Zentren-Region-System Österreichs. Wiener Geographische Schriften, Band 62/63. Wien, 1992.

Stihler, Ariane: Die Entstehung des modernen Konsums. Darstellung und Erklärungsansätze. Beiträge zur Verhaltensforschung, Heft 35. Berlin, 1998.

Weichhart, Peter u.a.: Zentralität und Raumentwicklung. Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), Schriftenreihe Nr. 167. Wien, 2005.

Aufsätze in Zeitschriften und Sammelbänden

Albers, Gerd: Stadtplanung heute. In: Sieverts, Thomas (Hrsg.): Zukunftsaufgaben der Stadtplanung. Düsseldorf, 1999, 207-228.

Arras, Hartmut/Einem, Eberhard von: Ergebnisse der Tagung. In: Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH (Hrsg.): Metropole Berlin: Mehr als Markt! Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Berlin, 1991, 177-190.

Bökemann, Dieter: Rahmenbedingungen und infrastrukturpolitische Optionen für die Entwicklung des Wiener Zentrengefüges. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien. Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 39. Wien, 1992, 83-114.

Bolz, Norbert: Die neue Stadt. In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 198-199.

Brune, Walter: Innenstadtentwicklung durch Shopping-Center? In: Brune, Walter/Junker, Rolf/Pump-Uhlmann, Holger (Hrsg.): Angriff auf die City. Kritische Texte zur Konzeption, Planung und Wirkung von integrierten und nicht integrierten Shopping-Centern in zentralen Lagen. Düsseldorf, 2006, 65-71.

Brune, Walter: Integriert oder nicht integriert? In: Brune, Walter/Junker, Rolf/Pump-Uhlmann, Holger (Hrsg.): Angriff auf die City. Kritische Texte zur Konzeption, Planung und Wirkung von integrierten und nicht integrierten Shopping-Centern in zentralen Lagen. Düsseldorf, 2006, 55-63.

Brune, Walter: Kommentar. In: Brune, Walter/Junker, Rolf/Pump-Uhlmann, Holger (Hrsg.): Angriff auf die City. Kritische Texte zur Konzeption, Planung und Wirkung von integrierten und nicht integrierten Shopping-Centern in zentralen Lagen. Düsseldorf, 2006, 271-274.

Eigner, Peter / Resch, Andreas: Die Wirtschaftliche Entwicklung Wiens im 20. Jahrhundert. In: Eder, Franz X. u.a.: Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum. Wien u.a. 2003.

Einem, Eberhard von: Mehr als Markt! Berlin Szenario 2010 – Flächen und Standorte. In: Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH (Hrsg.): Metropole Berlin: Mehr als Markt! Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Berlin, 1991, 59-90.

Falk, Bernd: Shopping-Center – Grundlagen, Stand und Entwicklungsperspektiven. In: Falk, Bernd (Hrsg.): Das große Handbuch Shopping-Center. Einkaufspassagen, Factory-Outlet-Malls, Urban-Entertainment-Center. Landsberg/Lech, 1998, 20-21.

Geiss, Stefan/Pfeiffer, Ulrich: Die Berliner Wohnungswirtschaft seit der Vereinigung. In: Momper, Walter u.a. (Hrsg.): Berlins Zweite Zukunft. Aufbruch ins 21. Jahrhundert. Berlin, 1999, 227-246.

Hatzfeld, Ulrich: Ideen, Initiativen, Innovationen – Was brauchen unsere Innenstädte? In: Hatzfeld, Ulrich/Imorde, Jens/Schnell, Frauke (Hrsg.): 100 + 1 Idee für die Innenstadt. Eppstein, 2006, 6-10.

Hatzfeld, Ulrich: Rahmenbedingungen des Einkaufsverkehrs. Verkehrliche Aspekte des Strukturwandels im Einzelhandel. In: Heidbreder, Bärbel/Hesse, Marcus (Hrsg.): Einkaufen und Versorgen in der Stadt – Stadtentwicklung, Wirtschaft und Verkehr im Konfliktfeld. Dokumentation des Workshops am 11. und 12.02.1991. Arbeitshefte Wissenschaftliche Weiterbildung, Heft 19. Bochum, 1991, 5-18.

Heil, Karolus/Kutter, Eckhardt: Verkehrssystem und polyzentrale Entwicklung. In: Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH (Hrsg.): Metropole Berlin: Mehr als Markt! Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Berlin, 1991, 165-170.

Hitz, Hansruedi/Schmid, Christian/Wolff, Richard: Zur Dialektik der Metropole: Headquarter Economy und urbane Bewegungen. In: Geographische Zeitschrift, 80, 1992, 67-84.

Hübler, Karl-Hermann: Ökologische Tragfähigkeit der Stadtregion Berlin. In: Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH (Hrsg.): Metropole Berlin: Mehr als Markt! Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz. Berlin, 1991, 107-128.

Imorde, Jens: Ab in die Mitte! Die City-Offensive NRW und Stadtmarketing der 2. Generation. In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 120-121.

Jessen, Johann: Zukunftsfähige Städte? In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 110-113.

Kegel, Ulrich: Kommunale Strategien zur Planung und Steuerung der Einzelhandelsentwicklung. In: Grabow, Busso/Löhr, Rolf-Peter: Einzelhandel und Stadtentwicklung. Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung/Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin, 1991.

Kühn, Gerd: Innerstädtische Einkaufszentren: Entwicklungen – Strukturen – Perspektiven. In: Brune, Walter/Junker, Rolf/Pump-Uhlmann, Holger (Hrsg.): Angriff auf die City. Kritische Texte zur Konzeption, Planung und Wirkung von integrierten und nicht integrierten Shopping-Centern in zentralen Lagen. Düsseldorf, 2006, 17-27.

Marth, Hermann: Handeln für morgen. Drei Beispiele für den Strukturwandel. In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004.

Marth, Uwe: Die räumliche Entwicklung Berlins. In: Praxis Geographie, 2/1991, 22-25.

Mittringer, Kurt: Zusammenfassung und Resümee. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien. Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 39. Wien, 1992, 155-163.

Mönninger, Michael: Herausforderungen an die Metropole Berlin. In: Mönninger, Michael (Hrsg.): Das Neue Berlin. Baugeschichte und Stadtplanung der deutschen Hauptstadt. Frankfurt am Main/Leipzig, 1991.

Neinhaus, Tillmann: Handel findet InnenStadt. In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 122-124.

Pesch, Franz: Urbanität und Wirtschaft. In: Flagge, Ingeborg/Pesch, Franz (Hrsg.): Stadt und Wirtschaft. Darmstadt, 2004, 8-26.

Potyka, Hugo: Zum Zentrenkonzept Wien. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien. Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 39. Wien, 1992, 115-154.

Puchinger, Kurt: Erwägungsgründe zur Entwicklung der Zentren- und Siedlungsstruktur linksseits der Donau. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien. Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtstrukturplanung, Wien, 1992.

Schnermann, Johannes: Entwicklungstrends im Einzelhandel. In: Grabow, Busso/Löhr, Rolf-Peter (Hrsg.): Einzelhandel und Stadtentwicklung, Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung/Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin, 1991, 31-35.

Seewald, Ulrich: Modelle zur Stadtentwicklung. In: Praxis Geographie 2/1991, 26-30.

Spiegel, Erika: Schwerpunkte des sozialen Wandels – Perspektiven und Konflikte. In: Sieverts, Thomas (Hrsg.): Zukunftsaufgaben der Stadtplanung. Düsseldorf, 1990, 35-60.

Steinbach, Josef: Entwicklungsperspektiven der Wiener Zentren- und Siedlungsstruktur. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien. Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 39. Wien, 1992, 16-54.

Steinmann, Otto: Zentrenentwicklung in Wien. In: Steinbach, Josef u.a.: Zentrenentwicklung in Wien. Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung, Band 39. Wien, 1992, 55-66.

Swoboda, Hannes: Zehn Fragen und Antworten zur Stadtentwicklung in einer neuen Wiener Gründerzeit. In: Fassbinder, Helga (Hrsg.): Strategien der Stadtentwicklung in europäischen Metropolen. Dokumentation des Fachkongresses der Stadtentwicklungsbehörde Hamburg und der TU Hamburg-Harburg am 6. Und 7. November 1992. Hamburg, 1992.

Werheim, Jan: Shopping Malls, eine Hinführung. In: Wehrheim, Jan (Hrsg.): Shopping Malls – Interdisziplinäre Betrachtungen eines neuen Raumtyps. Wiesbaden, 2007.

Werz, Thomas: Einzelhandel und Verkehr unter Berücksichtigung der BAG-Untersuchung Kundenverkehr. In: Grabow, Busso/Löhr, Rolf-Peter (Hrsg.): Einzelhandel und Stadtentwicklung, Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung/Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin, 1991, 43-54.

Wiese-von Ofen, Irene: Konzentration im Einzelhandel – Forderungen und Empfehlungen an die Städte. In: Grabow, Busso/Löhr, Rolf-Peter (Hrsg.): Einzelhandel und Stadtentwicklung, Vorträge und Ergebnisse einer Fachtagung. Difu-Beiträge zur Stadtforschung/Deutsches Institut für Urbanistik. Berlin, 1991, 35.

Zimmermann, Gisela: Berlin im Wandel. In: Praxis Geographie, 2/1991, 4-8.

Zeitungen

Die Zentren veröden. In: Berliner Zeitung, 30.09.2004. Online unter: <http://www.berlinonline.de/berliner-zeitung/archiv/.bin/dump.fcgi/2004/0930/seite1/0037/index.html> (01.02.2009).

Eine ist wie alle. In: Der Standard, 23.01.2008.

Der langsame Tod der Erdgeschoßzone. In: Der Standard, 01.08.2008.

Schuld und Sühne im Shopping-Center. In: Frankfurter Allgemeine, 07.01.2007.

Quellen

Indrak, Ottokar: Stadtentwicklungsplan Wien, Wirtschaft und Finanzen. Magistrat der Stadt Wien – MA 18. Wien, 1978.

Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Im Mittelpunkt der Städte. Sicherheit und Aufenthaltsqualität – Strategien für den Erfolg urbaner Zentren. Dortmund, 2001.

Institut für Stadtforschung (Hrsg.): Stadtplanung Wien 1963-1969. Wien, 1971.

Kotyza, Georg: Stadtentwicklungsplan für Wien – Entwurf. Tendenzen, Ziele und Maßnahmen der Stadtentwicklung. Magistrat der Stadt Wien MA 18 – Geschäftsgruppe Stadtplanung Stadtstrukturplanung. Wien, 1981.

Magistrat der Stadt Wien (Hrsg.): Stadtentwicklungsplan Wien. Wien, 1985.

Magistrat der Stadt Wien, MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung (Hrsg.): Strategieplan Wien. Wien, 2004.

Pape, Charlotte u.a.: Topographischer Atlas Berlin. Senator für Bau- und Wohnungswesen Berlin (Hrsg.). Berlin, 1987.

Senat von Berlin: Programm „Aktive Stadtzentren“. Drucksache Nr.: 16/1051 (II.A.1) – Auflagenbeschlüsse 2008/2009. Berlin, 2008.

Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz II (Hrsg.): Flächennutzungsplan 84 – Konzepte und Entwurf. Berlin (West), 1984.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Bericht zur Zentren- und Einzelhandelsentwicklung und zur Förderung der städtischen Zentren. In Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen. Senatsbeschluss, Nr.: S-579/2007, 5. Online unter: www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/zentren/download/SVB_berichtEZH070807.pdf (02.01.2009).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Flächennutzungsplan Berlin. Neubekanntmachung Januar 2004, 3. Bericht zur Flächennutzungsplanung. Berlin, 2004.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020. Statusbericht und perspektivische Handlungsansätze. Berlin, 2004.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Stadtentwicklung 2000. Bericht zur Flächenentwicklung 1990-2000 / 2001-2020. Berlin, 2002.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Flächennutzungsplan Berlin, Bericht 99. Berlin, 1999.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung: Atlas zur Stadtentwicklung. Online unter: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/basisdaten_stadtentwicklung/atlas/de/flaechennutzung.shtml (03.04.2009).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (Hrsg.): Handelsstandort Berlin: Stadtentwicklungsplan – Zentren und Einzelhandel. In

Zusammenarbeit mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft und Betriebe und der Industrie- und Handelskammer zu Berlin. Berlin, 1999.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (Hrsg.): Bevölkerungsprognose für Berlin bis zum Jahr 2010. Soziodemographische und teilsräumliche Differenzierung. Berlin, 1997.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Flächennutzungsplan Berlin 94. Erläuterungsbericht. Berlin, 1994.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Berlin (Hrsg.): Sektorale Entwicklungskonzepte für Berlin – Beiträge zur Zentren- und Einzelhandelsentwicklung. Berlin, 1993.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Sektorale Entwicklungskonzepte. Stadträumliches Konzept für die Entwicklung Berlins zum Dienstleistungszentrum. Berlin, 1992.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (Hrsg.): Räumliches Strukturkonzept Berlin. Grundlagen für die Flächennutzungsplanung. Berlin, 1992.

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): STEP 05. Stadtentwicklung Wien 2005. Wien, 2005.

Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 (Hrsg.): Entwicklungsszenarien der Wiener City. Analyse stadtstruktureller Entwicklungsprobleme der Wiener City und Cityrandgebiete. Studie im Auftrag der Stadt Wien (MA 21A). Wien, 2004.

Stadtplanung Wien (Hrsg.): Zentrensituation im Raum Wien. MA 18. Wien, 1996.

Stadtplanung Wien (Hrsg.): Stadtentwicklungsplan für Wien, Step 1994. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung, Stadtgestaltung. Band 53, Wien, 1994.

Stadtregierung Wien (Hrsg.): Strategieplan für Wien – Strategische Projekte. Wien 2000 - Zukunft findet Stadt. Wien, 2000.

Internet

Baunutzungsverordnung: §11 BauNVO, Abs. 3. Online unter: <http://www-public.tu-bs.de:8080/~schroete/baunvo.htm - 11> (29.03.2009).

Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 27.04.1990 - 4 C 16.87. Online unter: <http://lexetius.com/1990,183> (29.03.2009).

Donauzentrum Betriebsführungsges.m.b.H.: Über das Donauzentrum. Online unter: <http://www.donauzentrum.at/html/donauzentrum.php?nav=allgemeines> (15.06.2009).

ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG. Online unter: <http://www.ece.de/de/wirueberuns/geschichte/> (29.01.2009).

ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG. Online unter: <http://www.ece.de/de/geschaeftsfelder/projektuebersicht/deutschland/berlin/> (29.01.2009).

ECE Projektmanagement GmbH & Co. KG. Online unter: <http://www.ece.de/de/geschaeftsfelder/projektuebersicht/oesterreich/wien/> (29.01.2009).

Hauptverband des Österreichischen Buchhandels (HVB): Österreichs Einkaufsstraßen in der Krise? Online unter: http://www.buecher.at/show_content2.php?s2id=204#toplink (09.01.2009).

Industrie- und Handelskammer zu Berlin: Liste der Shopping-Center in Berlin. Online unter: http://www.berlin.ihk24.de/servicemarken/branchen/handel/anlagen/_download/Liste_Shopping_Center_in_Berlin.pdf (16.06.2009).

Institut für Gewerbezentren – Prof. Dr. Bernd Falk: Begriffsdefinitionen. Online unter: <http://www.shoppingcenters.de/de/glossar/index.html> (01.02.2009).

Kühne, Martina: Shopping and the City 2020. Wie die Städte von morgen Konsumenten anziehen. Gottlieb Duttweiler Institut (Hrsg.), Rüschlikon/Zürich, 2007, Executive Summary. Online unter: <http://www.gdi.ch/de/studien> (01.03.2009).

Luisenstädtischer Bildungsverein e.V.: Wilhelminischer Mietskasernengürtel. Online unter: http://web.archive.org/web/20080110233009/http://www.luise-berlin.de/Stadtentwicklung/texte/3_10_wilhelmin.htm (03.04.2009).

Magistrat der Stadt Wien - Magistratsabteilung 25: Grätzelmanagement im Viertel um den Wallensteinplatz. Online unter: <http://www.gebietsbetreuung.wien.at/gbdocs/gb20/graetzlmanagement.html> (14.04.2009).

Millennium Tower Verwaltungs- und Service-Ges.m.b.H.: Die City. Online unter: <http://www.millennium-city.at/default.asp?id=203&lid=1> (16.06.2009).

Shopping Center Vösendorf Verwaltungsges.m.b.H.: Geschichte – über die SCS. Online unter: <http://www.scs.at/scs/topnavcenter/unternehmen/Geschichte.de.php> (15.06.2009).

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abb. 1:	Die Wachstumsphasen der Stadt Wien	24
Abb. 2:	Hauptgeschäftsstraßen und Geschäftszentren in Wien (1990)	30
Abb. 3:	Typisierung der Geschäftsstraßen nach den Kriterien Umsatzhöhe (ausschließlich aus der Wiener Kaufkraft) und Bedeutung der Einzugsbereiche	33
Abb. 4:	Modell der Stadtstruktur Berlins	39
Abb. 5:	Zentrenstruktur Berlin (West)	42
Abb. 6:	Schematische Darstellung der Wiener Zentren im STEP 1985	73
Abb. 7:	Teilräumliche Leitlinie zur Entwicklung der Zentren- und Einzelhandelsstruktur / Zentrenkonzept 1998	94
Abb. 8:	Räumliches Wirtschaftsleitbild Wien (2005)	109
Abb. 9:	Großflächiger Einzelhandel in Berlin (2000)	118
Abb. 10:	Wachstumsannahmen und Realentwicklung der Verkaufs- und Bürogeschoßflächen in Berlin	120
Tab. 1:	Planungskonzept zur Zentrenhierarchie in Berlin aus dem Flächennutzungsplan 1994	90
Tab. 2:	Einzelhandelsflächen in Berliner Bahnhöfen	96
Tab. 3:	Marktanteile der Geschäftsstraßen an der Kaufkraft des eigenen Bezirks / der eignen Bezirke in %	101
Tab. 4:	Umsatzpotentiale der Einkaufszentren und -agglomerationen in Wien	106
Tab. 5:	Geschäftsstraßenhierarchie Wien 1990-1998	107
Tab. 6:	Einwohner und Einzelhandelsfläche in Berlin zwischen 1989 und 1997	112

Zusammenfassung/Abstract

Seit dem Aufkommen der Shopping-Center wurde in zahlreichen Publikationen der Niedergang der traditionellen, gewachsenen Stadtzentren und damit der Verlust einer flächendeckenden Nahversorgung und des öffentlichen Raums in Europa verkündet. Der Erfolg dieser neuen Einkaufszentren gründete auf Strukturveränderungen im Einzelhandel, die in Zusammenhang mit der Globalisierung stehen, auf neuen Standortstrukturen, demographischen Entwicklungen und einer neuen Form des Konsums. Der allgemeine Umbruch in Europa im Jahr 1989 kennzeichnete besonders für Wien und Berlin eine neue Entwicklungsphase, die sich deutlich auf die Strukturen der jeweiligen Stadt auswirkte. Die Diplomarbeit „Zentrenplanung und Zentrenentwicklung ab 1989 in Wien und Berlin im Vergleich“ untersucht anhand der Stadt- und Flächenentwicklungspläne, wie auf Veränderungen der zentrenbestimmenden bzw. -beeinflussenden Faktoren reagiert wurde. Die Prognosen, Leitlinien und Ziele der Wiener und Berliner Stadtplanung wurden der tatsächlichen Entwicklung gegenübergestellt und miteinander verglichen. Sowohl die Planung, mit Maßnahmen gegen Einkaufszentren auf der „grünen Wiese“, Steigerung der Attraktivität gewachsener Zentren, Bezugnahme auf den Tourismus und Nutzung von Gebieten mit hoher Passantenfrequenz, als auch die tatsächliche Entwicklung, wie das Vordringen der Shopping-Center in die Stadt und ein damit verbundener, anhaltender Bedeutungsverlust der traditionellen Geschäftsbereiche, weisen in Wien und Berlin Gemeinsamkeiten auf. Aufgrund des komplexen Zusammenspiels der Faktoren, die auf Zentren Einfluss haben und nicht zuletzt aufgrund der wirtschaftlichen Interessen, sind der Planbarkeit Schranken gesetzt. Diese Schranken sind die Ursachen dafür, dass es sowohl in Wien als auch in Berlin seit 1989 zu ungeplanten und unerwünschten Entwicklungen im Zentrensystem der jeweiligen Stadt kam.

Since the appearance of the shopping centres the decline of the traditional, developed city centres and with it the loss of a comprehensive local supply and the public space was announced in numerous publications in Europe. The success of these new centres is based on structural changes in the retail trade, which are connected with globalisation, new location structures, demographic developments and a new form of consumption. The general change in

Europe in 1989 marked particularly for Vienna and Berlin a new development stage, which affected the structures of the respective cities. The degree dissertation „Centre planning and centre development from 1989 in Vienna and Berlin in comparison“ examines with the help of city and surface development plans the response to changes of the influencing factors decisive for centres. The forecasts, guidelines and aims of the Viennese and Berlin town plannings are contrasted with the actual development and compared with each other. The planning, with measures against shopping centres on the „green meadow“, increase of the attraction of developed centres, reference to tourism and use of areas with high passer's-by frequency, as well as the actual development, like the invasion of shopping centres in the city and a decrease in significance of the traditional business divisions show common characteristics in Vienna and Berlin. Due to the complicated interaction of the factors that have influence on centres and not least because of economic interests, limits are set for the planning ability. These barriers have lead to unplanned and undesirable trends since 1989 in the city centre infrastructure of the respective cities.

Lebenslauf

Johannes Gold

11.10.1983 geboren in Wien

1990 - 1998 Volks- und Hauptschule in Weitersfeld

1998 - 2003 Realgymnasium in Horn

2004 - 2009 Diplomstudium Geschichte an der Universität Wien

2006 - Bakkalaureatsstudium Publizistik- und Kommunikationswissenschaft an der
Universität Wien

2008/2009 Studienjahr an der Technischen Universität Berlin