

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

**DIPLOMARBEIT 2011**



**THOMAS HAHN**

**<< UNDER CONSTRUCTION >>**

Über die Nachverdichtung der europäischen Stadt am Beispiel von Wien

---

**MASTERARBEIT**

**<<UNDER CONSTRUCTION>>**

Über die Nachverdichtung der europäischen Stadt am Beispiel von Wien

Thema

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs  
unter der Leitung

Univ.Prof. Dipl.-Arch. Christoph Luchsinger

Name

E260

Institutsnummer

Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen

Institutsbezeichnung

eingereicht an der **Technischen Universität Wien**

Architektur und Raumplanung

Fakultät

**von**

Thomas Hahn

Name

0570033

Matrikelnummer

Markgraf-Rüdiger-Strasse 14/15, 1150 Wien

Anschrift

Wien, am 30.09.2011

Unterschrift



<b>PROLOG</b>	<b>6</b>	STADT UND WIRTSCHAFT, ARBEITSMARKT UND MOBILITÄT	<b>24</b>	DIE GEFAHREN UND NACHTEILE DER SUBURBANISIERUNG	<b>48</b>
ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU	6	DER TRAUM VOM LANDLEBEN	25	<b>2.2 EUROPA</b>	<b>51</b>
DAS ZIEL DER ARBEIT	6	DIVERSITÄT ÖFFENTLICHER UND PRIVATER RAUM	25	EUROPA - POLITISCHE KARTE	53
<b>0 AUSBLICK</b>	<b>5</b>	DIE GEMISCHTE STADT UND KREATIVITÄT	26	EUROPA - RAUM UND STRUKTUR	55
<b>1 THEORIE</b>	<b>9</b>	DIE STADTFLUCHT UND IHRE PROBLEME	26	EUROPA ENTWICKLUNGSACHSEN	57
<b>1.1 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN</b>	<b>10</b>	DER ÖFFENTLICHE RAUM	27	<b>2.3 DONAURAUM</b>	<b>59</b>
STADT	10	<b>1.4 RÄUMLICH-GESELLSCHAFTLICHE ASPEKTE DER STADT</b>	<b>28</b>	WACHSENDE UND SCHRUMPFENDE STÄDTE /AGGLOMERATIONEN IM DONAURAUM	61
URBAN(-ITÄT) / (-ISMUS)	10	DIE STADT DES 21. JAHRHUNDERTS	28	<b>2.4 ZENTROPA</b>	<b>63</b>
AGGLOMERATIONEN	11	DER STATUS QUO, ZURÜCK IN DIE STADT?	28	WOHNBEVÖLKERUNG IM ZENTRALEUROPÄISCHEN RAUM	64
STADTNETZE	11	DIE STADT ALS SCHNITTSTELLE ZWISCHEN REGIONAL UND INTERNATIONAL	29	WACHSENDE UND SCHRUMPFENDE STÄDTE /AGGLOMERATIONEN IN ZENTROPA	65
METROPOLITANREGIONEN	12	DIE EUROPÄISCHE STADT IM VERGLEICH	29	<b>2.5 ÖSTERREICH</b>	<b>67</b>
GLOBAL CITIES	12	DIE UTOPIE VON DER GUTEN STADT	30	PENDLEREINZUGSBEREICHE DER AGGLOMERATIONSÄRÄUME	68
<b>1.2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER EUROPÄISCHEN STADT</b>	<b>14</b>	<b>1.5 SYSTEMTHEORIE</b>	<b>32</b>	<b>2.6 WIEN</b>	<b>71</b>
DIE REVOLUTIONÄRE STADT	14	URBANE PROZESSE	32	REGION ÜBERSICHT	74
STADT UND FORM	14	SELBST-ORGANISATION	33	VERKEHR IN WIEN	75
ZENTRALITÄT UND KLEINTEILIGKEIT	14	DIE STADT ALS PROZESS	33	REGION - BEBAUTE FLÄCHE	76
SOZIALER WOHNBAU UND BLOCKRANDBEBAUUNG	15	SYNERGETIK	35	WIEN - BEBAUTE FLÄCHE	77
VON DER GESELLSCHAFT ZUR FORM	16	DESIGNPROZESSE	35	REGION - INDIVIDUALVERKEHR	78
DIE EUROPÄISCHE STADT	16	<b>1.6 DIE GENTRIFIZIERTE STADT</b>	<b>38</b>	WIEN - INDIVIDUALVERKEHR	79
DIE INDUSTRIALISIERTE STADT	17	GENTRIFIZIERUNG	38	REGION - GEWÄSSER	80
DIE ANZIEHUNGSKRAFT DER GEGENSÄTZE	17	DER PROZESS	38	WIEN - GEWÄSSER	81
STADT UND GESELLSCHAFT	18	DIE GEBIETE	39	REGION - WÄLDER	82
VON DEN NETZWERKEN ZUR VERNETZUNG	19	DIE BETEILIGTEN	39	WIEN - WÄLDER	83
<b>1.3 POLITISCH-GESELLSCHAFTLICHE ASPEKTE DER STADT</b>	<b>22</b>	PROBLEME	39	REGION - GRÜNFLÄCHEN	84
KONFLIKTE EINER SICH VERÄNDERNDEN GESELLSCHAFT	22	<b>1.7 STRATEGIEN UND PARTIZIPATION</b>	<b>40</b>	WIEN - GRÜNFLÄCHEN	85
NEUE RAUMBILDER DER GEGENSÄTZE: URBAN? RURAL? RURBAN?	23	PROFESSIONELLE <i>TOP-DOWN</i> , NICHT-PROFESSIONELLE <i>BOTTOM-UP</i> UND PROFESSIONELLE <i>BOTTOM-UP</i> STRATEGIEN	40	REGION - LANDWIRTSCHAFT	86
DIE GESELLSCHAFT IM WANDEL, EINE FRAGE DER WAHRNEHMUNG	23	BEISPIELE	40	WIEN - LANDWIRTSCHAFT	87
EMANZIPIERTE GESELLSCHAFT UND ARMUT	23	<b>2 RAUM UND STRUKTUR</b>	<b>45</b>	WIEN - SCHUTZZONEN	88
DIE BANLIEUES	24	POTENZIELLES WACHSTUM	46	WIEN - ÖFFENTLICHER VERKEHR	89
		STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG	47	WIEN - LUFTBILD	90
		<b>2.1 AUSBLICK FÜR WIEN</b>	<b>47</b>	WIEN - TOPOGRAPHIE	91
				WIEN - GEWEBEPROBEN	92

<b>3 KONNEKTIVITÄT UND ZENTRALITÄT</b>	<b>103</b>
<b>3.1 CITY-NESS</b>	<b>105</b>
BUSVERBINDUNGEN (EUROLINES)	106
ZUGVERBINDUNGEN (NACH ENDBAHNHÖFEN)	107
FLUGVERBINDUNGEN (DIREKTFLÜGE)	108
<b>3.2 TOWN-NESS</b>	<b>111</b>
AGGLOMERATION UND PENDLEREINZUGSBEREICH	112
ANZAHL DER TAGESPENDLER	113
PENDLERSTRÖMUNGEN	114
ANTEIL DER ERWERBSTÄTIGEN AUSENDLER	115
<b>4 HABITAT</b>	<b>117</b>
<b>4.1 Das Ksar</b>	<b>119</b>
RECHENBEISPIEL	121
<b>5 ÖFFENTLICHER RAUM</b>	<b>123</b>
<b>5.1 WIEN ALS ÜBERDIMENSIONALE PARKGARAGE?</b>	<b>125</b>
<b>6 ENTWURF</b>	<b>133</b>
<b>6.1 AUSBLICK AUF EINE ARCHITEKTUR DER STADT</b>	<b>134</b>
DIE GUTE STADT, DAS BÖSE LAND?	134
KONZEPTE UND THEORIEN	135
LA CITÉ RÉSILLE - DIE NETZSTADT	137
UTOPIE EINER ARCHITEKTUR DER STADT	137
VON DER RÜCKEROBERUNG DER STADT UND DES ÖFFENTLICHEN RAUMES	138
<b>6.2 PERSPEKTIVEN FÜR DIE STADT?</b>	<b>141</b>
GARTENSTADT - DIE GRÜNE STADT ?	142
LANDFLUCHT - DIE GEISTERSTADT?	143
SUBZENTREN - DIE DEZENTRALE STADT ?	144
HOCHHAUSGÜRTEL - DIE VULKANSTADT?	145

GROSSVENEDIG - DIE VERWÄSSERTE STADT ?	146
WATERFRONT - DIE HAFENSTADT?	147
<b>6.3 NACHVERDICHTUNG ODER ERWEITERUNG?</b>	<b>149</b>
<b>6.4 EINKAUFSTRASSEN</b>	<b>150</b>
<b>6.5 STADTRÄUMLICHE SITUATION</b>	<b>153</b>
<b>6.6 DAS PROJEKT</b>	<b>169</b>
<b>7 RÜCKBLICK</b>	<b>211</b>
<b>7.1 LITERATURVERZEICHNIS</b>	<b>213</b>
<b>7.2 ABBILDUNGSVERZEICHNIS</b>	<b>217</b>

<b>0</b>	<b>AUSBLICK</b>
<b>1</b>	<b>THEORIE</b>
<b>2</b>	<b>RAUM und STRUKTUR</b>
<b>3</b>	<b>KONNEKTIVITÄT und ZENTRALITÄT</b>
<b>4</b>	<b>HABITAT</b>
<b>5</b>	<b>DER ÖFFENTLICHE RAUM</b>
<b>6</b>	<b>ENTWURF</b>
<b>7</b>	<b>RÜCKBLICK</b>

ARCHITEKTUR UND STÄDTEBAU

„In einer sich ständig verändernden Welt besteht die anhaltende Relevanz der Architektur in ihrem Idealismusanspruch und in ihrer Verantwortung, die Situation des Menschen zu verbessern. Neue Ideen sind das einzige Mittel, um sie zu erzielen. Architektur ist eine humane Kunst, niemals human genug.“<sup>1</sup>

Was ist eigentlich Architektur und was kann sie in diesem Zusammenhang machen? Soll sie verantwortungslos werden? <sup>2</sup> Würden zehn *Architektierende* <sup>3</sup> um eine kurze Aussage gebeten, so würden zehn unterschiedliche, teils widersprüchliche Meinungen im Raum stehen. Und genau darin liegt auch das Dilemma verborgen. Alles kann Architektur werden, kann architektonisch analysiert und interpretiert werden. Das ist sowohl Fluch wie Segen gleichermaßen, denn wenn etwas alles Sein kann, dann ist es eigentlich nichts (richtig). Architektur muss als ein Gemenge und ein Zusammenwirken der unterschiedlichsten Disziplinen betrachtet werden und jede Architektin, jeder Architekt steckt die Prioritäten der einzelnen Disziplinen anders ab. Architektur ist alles und irgendwie nichts. Architektur ist überall und doch nirgendwo. Architektur ist ein Prozess der einem, mehr oder weniger klar definiertem Ziel entgegen strebt. Architektur ist eine Haltung, eine Einstellung und eine Bekenntnis zur analytischen, konzeptionell-strategischen, von Ideologien geprägten Arbeitsweise. Das was wir im Allgemeinen als Architektur verstehen, ist nur das Endprodukt, welches das Ergebnis eines Prozesses darstellt. Architektur an sich ist nicht sichtbar, nicht

<sup>1</sup> (Hecker, 2010, S. 80)

<sup>2</sup> Vgl. (Koolhaas, 1994, S. 971)

<sup>3</sup> (Meuwissen, 2006)

greifbar. Wenn ArchitektInnen nur noch *schöne Formen* produzieren, braucht man sie dann eigentlich noch?

DAS ZIEL DER ARBEIT

Diese Arbeit beschäftigt sich einerseits mit Prinzipien und Theorien des Städtebaus auf einer sozial-gesellschaftlichen Ebene, andererseits mit Stadtentwicklung und Stadtplanung auf einer regionalen Ebene, bis letztendlich hin zur Erforschung neuer Möglichkeiten und Konzepte eines horizontal verdichteten, sozialen Wohnbaus, der sowohl im Bestand als auch im Neubau umgesetzt werden kann. Auch wenn Architektur die Gesellschaft nicht verändern kann, so ist es doch ihre Pflicht für ein Umfeld zu sorgen, welches maximale Lebensqualität bietet. Das Ziel dieser Arbeit ist eine Studie, ein Portrait zu erstellen, es gilt neue Möglichkeiten und Potenziale der Stadtentwicklung in Verbindung mit horizontal verdichtetem Wohnbau aufzuzeigen. Es geht darum, den öffentlichen Raum zurückzuerobern und von der übertriebenen Bedeutung für das Auto zu befreien. Die Arbeit versteht sich daher auch weniger als eine vollständige und wissenschaftliche Analyse, sondern mehr als ein Portrait das einen Ausblick auf neue Wege und Möglichkeiten der Stadtentwicklung aufzeigen versucht. Es geht darum, die Verortung von Wien innerhalb der neu-entstehenden Metropolitanregion *Centrope* und die großräumliche Position im Donauraum, beziehungsweise Europa, zu verstehen. Es geht darum eine Diskussionsgrundlage zu schaffen.



Abb. 2.: Schwedenbrücke am Schwedenplatz



## 1

## THEORIE

Auf der Suche nach einer Anfangsnulldes Städtischen stellt sich die Frage, was denn zu Beginn vorhanden war und wie gingen die frühen Menschen mit dem Raum um?

Laut Lefèbvre waren es wohl die ersten Menschenhorden, die den Raum erforschten, ihn benannten und Zeichen setzten. Die frühen Sammler, Fischer und Jäger erfanden Flurnamen und setzten Landmarken um sich zu orientieren und Territorien abzugrenzen.<sup>1</sup> „Wichtig ist dabei, dass fast überall auf der Welt und wohl überall da, wo der Mensch ins Licht der Geschichte tritt, die Stadt dem Dorf auf dem Fuße folgte.“<sup>2</sup>

Die Vorstellung, dass aus der Bewirtschaftung des Landes zuerst die dörfliche Kultur sowie die Dörfer und danach das Städtische entstanden ist ideologisch gefärbt, denn erst durch den autoritären Druck städtischer Zentren wurde das Land vom Wildbeutertum zum Ackerbau umstrukturiert. So wurden aus den Eroberern die Beschützer, Ausbeuter und Unterdrücker, sprich Verwalter und Gründer von Staaten oder staatsähnlichen Konstruktionen. „Mit oder kurz nach Entstehen eines organisierten gesellschaftlichen Lebens, von Ackerbau und Dorf tritt die politische Stadt auf.“<sup>3</sup> Diese politische Stadt stellt den Ausgangspunkt der Revolution der Städte dar, hat aber nichts mehr gemein mit der heutigen Definition von Stadt.

<sup>1</sup> Vgl. (Lefèbvre, 1976, S. 13)

<sup>2</sup> (Lefèbvre, 1976, S. 13)

<sup>3</sup> (Lefèbvre, 1976, S. 13)

## 1.1 BEGRIFFSBESTIMMUNGEN

Die Begriffe Stadt und Urbanität, städtisch und urban sind vielschichtig und kontrovers, daher schwer zu bestimmen und teilweise widersprüchlich in ihrer Definition.

Es existieren lediglich länderspezifische Modelle mit durchaus unterschiedlichen Ansätzen. Diese ergeben sich sowohl aufgrund administrativer Unterschiede auf Gemeindeebene, wie auch verschiedener Prozesse der Sub- und Periurbanisierung. Dadurch wird eine auf Einwohnerzahlen orientierte Definition obsolet. Jedoch beziehen sich Begriffe wie Agglomeration, Stadtnetze und Urbanisierungszonen immer auch auf eine oder mehrere Kernstädte, wodurch praktikable Grenzwerte der Einwohnerzahlen für ebendiese notwendig werden.

Vorab soll hier versucht werden die einzelnen Begriffe etwas abzugrenzen, wobei im Laufe der Arbeit noch näher darauf eingegangen werden soll.

### STADT

Weder auf europäischer Ebene, noch im zentraleuropäischen Raum existiert ein einheitlicher Begriff der Stadt.

Ein Vergleich von Perlik<sup>4</sup> zu den unterschiedlichen Definitionen von Stadt in den Alpenländern demonstriert die Bandbreite der Möglichkeiten:

In Deutschland wird alles zwischen 20.000-50.000 Einwohnern als Kleinstadt ausgewiesen, Italien und die Schweiz setzen den Grenzwert bei 10.000 Einwohnern an, Frankreich definiert seit 1996 eine *pôle urbain*

<sup>4</sup> Vgl. (Perlik, 2001, S. 62)

ab 5.000 Arbeitsplätzen, Slowenien definiert urbanisierte Gemeinden anhand verschiedener Indikatoren und in Österreich gilt die Definition der *zentralörtlichen Funktionen* unabhängig von Stadtstatus und Einwohnerzahl. Zusätzlich gibt es auch noch kleinere Gemeinden mit Städtischen Funktionen (Bezirksgerichte und -ämter, Schulzentren, usw.), oder auch kleinere Gemeinden mit historischem Stadtrecht.

Der Begriff der Stadt ist daher in seiner Definition schwammig und umstritten, die Stadt entzieht sich unter anderem aufgrund ihrer Dynamik einer klaren Bestimmbarkeit. Dies wird deutlich, wenn man sich mit der Geschichte des Städtischen auseinandersetzt. Die Systemgrenze der Definition von Stadt reicht von der Ansammlung einer größeren Menge von Zelten bis hin zu den heutigen Stadtregionen mit mehreren Millionen Einwohnern. Diese Arbeit bezieht sich auf die Letztgenannten, denn städtische und urbane Entwicklungen passieren bevorzugt in den Nischen und verfallenen Branchen der (Groß) Städte, an den Orten die frei geworden sind für neue Nutzungen. Vor allem bedarf es aber an ausreichend Einwohnern und der damit verbundenen kulturellen Mischung um genügend Potenzial an Innovation zu erreichen.

Der Begriff der Stadt bezieht sich in dieser Arbeit auf Wien und daher auf urbane Systeme und Stadtregionen mit mehr als 1 Million Einwohnern.

### URBAN(-ITÄT) / (-ISMUS)

Der Begriff *urban* leitet sich aus dem Lateinischen *urbs* (Stadt) beziehungsweise ur-

banus (städtisch) ab und wird mit *gebildet und weltgewandt, weltmännisch, oder auch für die Stadt charakteristisch, in der Stadt üblich* übersetzt.<sup>5</sup> Der Begriff ist so gesehen unscharf und daher auch schwer zu bestimmen. Ein weiteres Problem ist, dass sich die Bedeutung von urban in der deutschen Sprache nicht gleich zu stellen ist mit dem Englischen *urban* oder Französischen *urbain(e)*. Während sowohl im Englischen wie auch im Französischen der Begriff für das Städtische verwendet wird und mit Stadt in direktem Zusammenhang steht, ist urban und städtisch im Deutschen durchaus unterschiedlich. Hier wird urban eher als eine Idee von Kompaktheit und Dichte, als Lebensweise in Verbindung mit dem Typus der europäischen Stadt, also als eine Art von Spannungsverhältnis, als konzentrierte und produktive Kraft verstanden.

### AGGLOMERATIONEN

Auch diese Definition der so genannten Verdichtungsräume ist äußerst unterschiedlich. Sie reicht von 15.000-20.000 Einwohnern in der Schweiz und Österreich, umfasst 150.000 Einwohner in Deutschland, 200.000 Einwohner in Italien und wird als Großstadt, die mit ihrem Einzugsgebiet zusammen mindestens 500.000 hat auf europäischer Ebene ausgewiesen.<sup>6</sup>

Eine weitere Definition von Agglomeration ist die eines Siedlungsgebietes, bestehend aus einer Kernstadt und umliegenden Gemeinden, mit insgesamt mindestens 20.000 Einwohnern

<sup>5</sup> (Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG, 2001, S. 1023)

<sup>6</sup> Vgl. (Perlik, 2001, S. 64)

und einem urbanen Charakter. Des Weiteren müssen die Gemeinden mindestens drei der folgenden fünf Kriterien erfüllen:<sup>7</sup>

Ein baulicher Zusammenhang mit der Kernstadt, eine hohe Siedlungsdichte, ein starkes Bevölkerungswachstum, eine enge Pendlerverflechtung mit der Kernzone. Zusätzlich werden zum städtischen Gebiet auch noch isolierte Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnern gezählt.

Besonders im zentraleuropäischen Raum ist diese Definition schwer anwendbar und bringt zahlreiche Probleme mit sich. Schon alleine die Bestimmung einer abgrenzbaren Zone scheint schwierig. Ganz abgesehen von der Frage nach Urbanität an sich, ist ein weiteres und sehr zentrales Problem dieser Definition, dass sie für ein monozentrisches Urbanisierungsmodell entwickelt wurde welches nur schwer anwendbar ist auf gegenwärtigen Entwicklungen von Metropolregionen mit mehreren Subzentren.

Eine Erweiterung des Agglomerationsansatzes bringt das Konzept der *Urbanisierungszonen*.<sup>8</sup> Dieser Ansatz stützt sich ausschließlich auf Pendlerverflechtungen, abgestuft nach der Intensität der Vernetzung. Zur Urbanisierungszone gehört eine Gemeinde mit einem Mindestanteil an Erwerbstätigen die in die Kernstadt, in die suburbane Zone oder in mehrere Kernstädte pendelt.

### STADTNETZE

Als Stadtnetze<sup>9</sup> werden kleinere und middle-

<sup>7</sup> Vgl. (Diener, Jacques, Meili, de Meuron, & Schmid, 2006, S. 196)

<sup>8</sup> (Perlik, 2001, S. 67ff)

<sup>9</sup> Vgl. (Diener, Jacques, Meili, de Meuron, & Schmid, 2006,



Abb. 4.: Die Stadt, politisch

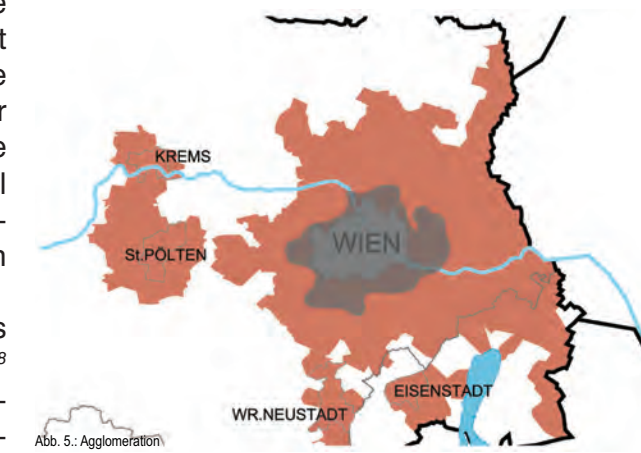


Abb. 5.: Agglomeration

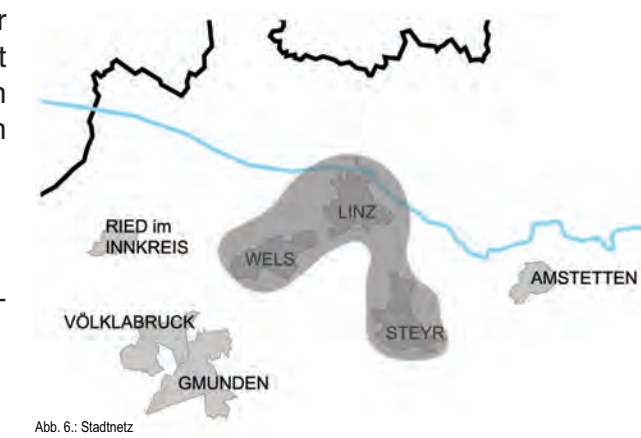


Abb. 6.: Stadtnetz

re Zentren außerhalb von Einzugsgebieten der Metropolitanregionen bezeichnet. Der Charakter und die Form dieser Stadtnetze können sehr unterschiedlich sein. Zwischen ihre Zentren bestehen starke wirtschaftliche, kulturelle und soziale Verflechtungen, basierend auf horizontalen Beziehungen.

Die Vernetzung ist vor allem regional und national und weist keine bedeutende internationale Dimension auf. Die Netzwerke haben eine mittlere Dichte und eine mittlere Heterogenität. Das Stadtnetz nützt Synergien indem seine Funktionen und Einrichtungen sich gegenseitig ergänzen und daraus Größeneffekte generieren. Es funktioniert so gesehen durch die Aufteilung von zentralen Aufgaben aus den Bereichen Wirtschaft, Kultur, Bildung, Konsum und Verwaltung.

#### METROPOLITANREGIONEN

Die Definition von Metropolitanregionen<sup>10</sup> ist bis heute sehr schwammig geblieben. Sie bezeichnet städtische Ballungsräume mit mehr als einer Million Einwohner und mit einer starken internationalen Ausstrahlung oder Sichtbarkeit. Diese Metropolitanregionen bilden die Knoten im globalen Netzwerk von Austausch- und Kommunikationsbeziehungen.

S. 206)

<sup>10</sup> Vgl. (Diener, Jacques, Meili, de Meuron, & Schmid, 2006, S. 200)

#### GLOBAL CITIES

Als Global City<sup>11</sup> wird ein hoch vernetzter ökonomischer Komplex definiert, der eine gewisse globale Kontrollfähigkeit produziert. So gesehen geht es hier letztendlich um globale Ökonomie und deren Kontrolle. Die Inputs reichen von Aktivitäten der Finanzindustrie und Buchhaltung, über Werbung und Marketing bis hin zur Entscheidungsfindung auf einem globalen Level. Wobei die neuen Telekommunikationstechnologien hier keine Dezentralisierung bewirken, sondern sich diese Funktionen in einem hohen Masse in einigen wenigen Zentren konzentrieren. Sassen<sup>12</sup> sieht dieses Agglomerationsverhalten darin begründet, dass in den Global Cities Produktionskomplexe entstehen, die sich aus einem gesamten Ensemble von spezialisierten Unternehmen und Institutionen zusammensetzen. Es geht um Innovationsprozesse sowie globale Kontrolle und der überragenden Bedeutung des Faktors Zeit.

Eher unscheinbar und vor allem nicht als Teil dieser Globalökonomie wahrgenommen, überschneiden sich in der Global City die qualifizierten Funktionen mit schlecht bezahlten Tätigkeiten, wie Sekretariats-

<sup>11</sup> Vgl. (Diener, Jacques, Meili, de Meuron, & Schmid, 2006, S. 202)

<sup>12</sup> Vgl. (Sassen, 1996, S. 85ff)

Wartungs- und Reinigungsarbeiten. Sie werden überdurchschnittlich oft von Frauen und Immigranten oder Immigrantinnen erledigt. Diese Funktionen werden nur allzu gerne aus dem Wahrnehmungsfeld verdrängt, sind aber integraler Bestandteil der Global Cities. Es sind Tätigkeiten die nicht ausgelagert werden können und vor Ort erledigt werden müssen. Dieses Aufeinanderprallen von Management und Reinigungskraft spiegelt einen zentralen Konflikt unseres Gesellschaftssystems, das Auseinanderklafft zwischen arm und reich. Die Global City polarisiert und es prallen Widersprüche einer neuen globalen Ordnung in konzentrierter Form aufeinander. Es geht um ein Nebeneinander von Zentrum und Peripherie, von unternehmerischer Macht und benachteiligte Bevölkerungsgruppen.<sup>13</sup>



Abb. 8.: Metropolitanregion

<sup>13</sup> Vgl. (Sassen, 1996, S. 165ff)



Abb. 7.: Global City



Abb. 9.: Blick auf Vienna International Center vom Donauturm



## 1.2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG DER EUROPÄISCHEN STADT

### DIE REVOLUTIONÄRE STADT

Lefèbvre veranschaulicht die verklärte Sichtweise der heutigen Gesellschaft auf das Vergangene in *Die Revolution der Städte*, mit der Unkenntnis über die politischen Rahmenbedingungen dahinter, welche aber Maßgeblich an der Konstruktion von Stadtraum beteiligt waren und immer noch sind.<sup>14</sup> Er bestimmt drei vergangene Stadttypologien und eine Zukünftige. Die erste Stadt in diesem Kontext stellt die *politische Stadt* dar, wie es Athen und Rom waren. Es waren die Städte der Priester und Kriegsherren, der Fürsten, Administratoren und Schreiber. Auf diesen Stadttyp folgte ab dem 14. Jahrhundert die *Handelsstadt*, wodurch eine Umwandlung der Funktion, Form und Struktur der Städte begann, hin zu dem uns bekannten Städtischen. Aus der Handelsstadt konnte sich dann ab dem 19. Jahrhundert die Industriestadt entwickeln, damit begann auch die Auflösung der historischen Stadt. Die gegenwärtige *Kritische Zone* ist laut Lefèbvre *Die Revolution der Städte* und stellt den letzten Schritt hin zur völligen Verstädterung, beziehungsweise Urbanisierung der Welt dar. Es stellt sich jedoch die Frage, wohin sich das Städtische tatsächlich entwickeln wird. Die bestehenden urbanen Zentren werden sich nicht einfach auflösen und verschwinden. Ebenso wenig erscheint die Utopie einer Stadt die sich über den gesamten Planeten erstreckt als unwahrscheinlich. Die Wahrheit liegt wohl irgendwo dazwischen verborgen.

Um sich nun mit der Zukunft der europäischen Stadt auseinandersetzen zu können, braucht

14 Vgl. (Lefèbvre, 1976, S. 22)

es zuerst einen Begriff der europäischen Stadt, denn wir verbinden bestimmte Qualitäten und vor allem auch Erwartungen mit ihr, woraus klar wird, dass die europäische Stadt nicht auf Europa beschränkt ist. Walter Siebel schlägt hierfür drei Elemente vor:<sup>15</sup>

Erstens: Hoffnung, auf Freiheit und ein besseres Leben.

Zweitens: Gegensatz, die urbane Lebensweise, die wir mit der europäischen Stadt assoziieren ist geprägt von der Polarität zwischen Öffentlichkeit und Privatheit.

Drittens: Gefäß, die traditionellen europäischen Stadtformen bilden das Gefäß dieser Lebensweise.

### STADT UND FORM

„Hier geht es vielmehr darum, die bauliche Form der Stadt als Konstruktion unterschiedlicher Gesellschaftsformen zu begreifen und die Möglichkeit zu erörtern, wie die heutige postfordistische Gesellschaft mit den nach wie vor existierenden präfordistischen Stadtformen umgehen kann.“<sup>16</sup>

Auf der Suche nach möglichen Perspektiven einer Zukunft der *europäischen Stadt* gilt es zuerst die Vergangenheit dieser spezifischen Formation zu verstehen. Die gegenwärtige Wahrnehmung des Typus einer *europäischen Stadt* ist aus gesellschaftlichen Entwicklungen und damit verbundenen Verfallsprozessen im Rahmen eines bereits vorhandenen, historischen Umfeldes entstanden. Neue Funktionen haben sich die alten, frei gewordenen Formen

15 Vgl. (Siebel, 2000, S. 28)

16 (Banik-Schweitzer & Blau, 2003, S. 7)

angeeignet und sie mit neuen Inhalten ausgefüllt, ergänzt oder einfach ersetzt. Die *europäische Stadt*, beziehungsweise deren urbane Erscheinung, ist somit ein Ergebnis von Vermischung und Verdichtung sowie permanenter Veränderung und Entwicklung über Jahrhunderte oderteilweisesogar Jahrtausende hinweg. So gesehen ist sie eine spezifische Form im weitesten Sinne, die Aktivitäten angehäuft und ermöglicht hat. Jedoch generiert die Stadt keine Inhalte, sondern stellt bestenfalls ein Umfeld dafür zur Verfügung. Stadt als Form steht in diesem Zusammenhang für das Zusammentreffen, die Begegnung und gesellschaftliche Innovation, wobei die Zentralität und Kreativität als produktive Eigenschaft gewertet wird, gerade weil in diesem städtischen System jeder Punkt zentral werden kann.<sup>17</sup> Diese Eigenschaft steht mit kultureller Durchmischung und Kreativität im Zusammenhang und beruht sowohl auf der Kleinteiligkeit wie dem ausreichenden Potenzial an Brachen und entwerteten Leerständen in denen sich die Kreativität entfalten kann. Es geht um die Freiräume die den Platz für Transformation und Innovation bieten, denn hier entsteht die neue Zentralität.

Im Fall der *europäischen Stadt* sprechen wir von einem System, das gesellschaftliche Entwicklungsprozesse durchgemacht hat, die einen emanzipierten Stadtbewohner und einen politisch konnotierten Begriff des *öffentlichen Raumes* hervorgebracht haben. Stadtraum weder als Subjekt noch als Objekt sondern als soziale Realität, als eine Menge von Beziehungen und Formen wie es Lefèbvre beschrieb und

17 Vgl. (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 26)

somit die *Stadt* als spezifische historische Formation, die sich als abgrenzbares *Objekt* im Prozess der Urbanisierung auflöst. Denn Urban ist längst nicht mehr nur die städtische Lebensweise. Urbanität ist in der gegenwärtigen, globalisierten Gesellschaft ortlos geworden, und nur mehr schwer lokal zuordenbar. Es stellt sich somit die Frage, was denn die *europäische Stadt* charakterisiert, beschreibt und begreifbar macht?

### ZENTRALITÄT UND KLEINTEILIGKEIT

Abgesehen von ihrer Kleinteiligkeit ist der Typus der *europäischen Stadt* durch weitere drei Merkmale kennzeichnet, welche sich, in einer spezifischen, auf ein (historisches) Zentrum ausgerichteten Form, der Polarität zwischen Stadt und Land sowie einer gesellschaftlichen Durchmischung der Bewohner ausdrücken. Diese drei Eigenheiten lassen sich durch folgende Charakteristika näher bestimmen:

Erstens: *Zentralität*; das Gefälle von hoch getürmter Stadt herunter zum Stadtrand; wobei sich dieser Umstand aus mehreren Gründen, nicht unbedingt in der Bevölkerungsdichte widerspiegelt. Das eigentliche Stadtzentrum ist, aufgrund vom Preisniveau und einem höheren Flächenverbrauch der Oberschicht, sowie Headquarterfunktionen und vermehrter Konzentration von Arbeitsplätzen in zentralen Lagen, weniger dicht besiedelt als die angrenzenden Bezirke. Die denkmalgeschützten Zentren erlauben nur eine sehr eingeschränkte Höhenentwicklung, daher arrangieren sich die Hochhäuser eher um das historische Zentrum herum.

Zweitens: *Stadt-Land-Gegensatz*; das klare Gegenüber von ummauerter Stadt und flachem Land; jedoch hebt sich dieser Gegensatz zusehends auf. „Das Urbane ist eine hybride Synthese mit dem Ländlichen eingegangen, es ist eine technogen geprägte Kulturlandschaft entstanden, die durch eine Neunutzung und Neustrukturierung des Landes gekennzeichnet ist. In der französischen Geographie wurde dafür in den 1990er Jahren der Begriff der *Rurbanisation* eingeführt, der die neuentstandene Raumstruktur in den *Alpes-Maritimes*, den mediterranen Voralpen, definiert.“<sup>18</sup> Die Ursache ist eine Gesellschaftliche, denn unsere gegenwärtige Lebensweise ist eine zutiefst städtische, aber das bevorzugte Wohnumfeld im zentraleuropäischen Raum ist das Land. Es hat sich daraus ein neues Paradigma entwickelt, welches die Polarität von Urban und Rural in sich zu vereinen versucht.

Drittens: *Mischung*; das lebendige Neben- und Miteinander von Arbeiten, Wohnen, Erholung und Verkehr, von Jung und Alt, Einheimischen und Ausländern, Armen und Wohlhabenden. Diese Mischung in den Städten wirkt immer bedrohlich, da sie auch andere Lebensformen ermöglicht und das Fremde integriert.<sup>19</sup> Allerdings stellt diese Durchmischung einen wesentlichen Bestandteil des kreativen Potenzials und des lebendigen Stadtbildes der *europäischen Stadt* dar. Entmischt sie sich werden sowohl eine der grundlegenden Qualitäten wie auch eine wesentliche Antriebskraft der Innovation verschwinden.

Die Wohlhabenden grenzen sich ab in sozial

18 (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 19)

19 Vgl. (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 19)

homogenen Nachbarschaften am Stadtrand und in Stadtnähe, in Gated Communities und den gentrifizierten Altbauvierteln in zentralen Lagen. Diesen Tendenzen entgegenzuwirken wird in den nächsten Jahren eine zentrale Aufgabe der Politik und Stadtplanung sein.

#### SOZIALER WOHNBAU UND BLOCKRANDBEBAUUNG

„Neben der bedrückenden Arbeitssituation war Wien in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auch von Wohnungsnot geprägt, ein Zustand der sich mit der zunehmenden Industrialisierung und dem verstärktem Zuzug der Landbevölkerung in die Hauptstadt dramatisch verschlechterte. Das Angebot an Kleinwohnungen blieb trotz der enormen Bautätigkeit auch in den Vororten stets hinter der Nachfrage zurück, die Mieten stiegen rasch. 1880 fanden 30 Prozent der Wiener Bevölkerung ihre Unterkunft nur als Untermieter, Bettgeher oder beim Arbeitgeber, worunter in vielen Fällen eine Schlafstelle direkt Arbeitsplatz angenommen werden kann.“<sup>20</sup>

Am Beispiel von Wien präsentiert sich eine geschichtliche Entwicklung des sozialen Wohnbaus welche noch heute das Stadtbild und die politischen Entscheidungen beeinflusst. Baustilistisch findet man historisch vorbelastete, überdimensionale Wohnbauten des *Roten Wien*, neben Bausünden der Siebziger Jahre und vor allem gründerzeitliche Stadterweiterungen, die zur Stadtform der Blockrandbebauung zu zählen sind. Sie bestehen aus mehrgeschossigen Baublocks mit Randverbauung, die so angeordnet sind, dass

die Außenfassaden zweier gegenüberliegenden Baublocks den Straßenraum bilden. Das daraus entstehende Straßennetz bildet einen kontinuierlichen Kommunikationsraum im weitesten Sinn. Dieser ist nicht nur Verkehrsraum, sondern, wenn die Erdgeschoßzonen der Baublocks mit einbezogen werden, auch Produktions-, Konsum-, Kommunikations- und Freizeitraum. Die traditionelle europäische Stadt ist somit kleinteilig und (daher auch) flexibel gegenüber Nutzungswandel. Die Erdgeschoßzonen stellen eine Art Bindeglied dar, dessen Funktionen weit über die von reinen Verkaufs- und Gewerbeflächen hinausgeht und ein lebendiges Stadtbild generiert. Es entsteht eine sehr spezielle Zone im Sockelbereich, zwischen öffentlichem Straßennetz und privaten Wohnflächen der darüber liegenden Geschoße. Der *Stadtsockel* dieses Stadttyps ist so gesehen sequenziell und gliedert sich in das öffentliche Straßennetz und die Sockelzone, die halbprivaten Innenhöfe und die private Blockrandbebauung der Obergeschoße. Die Erdgeschoßzonen fungieren hier als eine Art Relais zwischen öffentlich und privat.

Diese Blockrandbebauung wird auch als konstitutive Form der Stadt wahrgenommen und hat ein hohes Potenzial und Flexibilität in der Nachnutzung bewiesen. Die Erdgeschoßzonen der Blöcke geraten aber zunehmend unter Druck, da sich vermehrt flächenintensive Nutzungen ansiedeln. Sie widersprechen der Kleinteiligkeit der Blockrandbebauung wodurch die Hinterhöfe mit Lager- und Verkaufsflächen zu *Verwachsen* beginnen. Im Detail lässt sich das *Verwachsen* des *Wiener Blocks* entlang der sogenannten *Einkaufsstraßen* beobach-

ten, in denen die ehemaligen Grünzonen der Höfe bereits Verkaufs- und Lagerflächen von Handel und Gewerbe weichen mussten. Zusätzlich weichen diese Erdgeschoßzonen oftmals Tiefgarageneinfahrten, Radkellern und Müllräumen.

#### VON DER GESELLSCHAFT ZUR FORM

„Und dennoch bemerken bereits zeitgenössische Stadtkritiker ein eigentümliches, widerspruchsvolles Phänomen, das das moderne Wien von anderen europäischen Metropolen wie London und Paris in markanter Weise unterscheidet: Das Vorstadtelend hat hierorts eine Fassade und einen baulichen Rahmen, der es verbirgt und einfasst. Das Wiener Zinshaus folgt nämlich einer widersprüchlichen und ironischen Ästhetik. In den Außenbezirken war eine Vielzahl mehrgeschossiger, repräsentativer Zinshäuser entstanden, die mit gestalteten Fassaden, drapierten Ornamenten, großzügigen Portalen und geräumigen Treppenhäusern die Ringstraßenpracht zitieren und simulieren.“<sup>21</sup>

Artefakte, wie wir sie heute als europäische Städte typologisieren, entwickelten sich aus der Vernetzung und Überlagerung unterschiedlicher gesellschaftlicher Prozesse in einem Zeitraum von mehreren hundert oder sogar tausend Jahren. Neue Paradigmen etablierten sich mit der Zeit und verdrängten oder assimilierten die alten Lebensgewohnheiten. Lediglich die gebaute Form scheint eine gewisse Konstante darzustellen – auch wenn diese bei genauerer Betrachtung Zyklen der Veränderung unterworfen ist. So wird zwar die bauliche Substanz

in periodischen Abständen erneuert, verändert und adaptiert, jedoch bleibt das Straßennetz in seiner Form (annähernd) das Gleiche. Dieser Umstand ergibt sich aus mehreren Gründen, vor allem aber aus den kostenintensiven Infrastruktureinbauten, wie Kanal und Wasser, sowie in den letzten Jahrzehnten vermehrt auch Einbauten für Telekommunikation und Strom. Des Weiteren ist es alles andere als Einfach ganze Straßenzüge einfach umzulegen, abzureißen oder neu zu bauen und es würde wohl auch an den Protesten der Anrainer und Eigentümer scheitern. Die letzten großen Eingriffe im Bereich der Straßennetze waren die der Boulevards und Ringstraßen im 19. Jahrhundert.

#### DIE EUROPÄISCHE STADT

Der Begriff der europäischen Stadt ist vor allem stark politisch besetzt. Die zunehmende Globalisierung verwischt jedoch die konstitutiven Grenzen zwischen Stadt und Land, Stadt und Staat, sowie den einzelnen Staaten und der internationalen Gemeinschaft. Was ist heute noch (nicht) Städtisch? Und wo trifft man es noch (nicht) an? Wohin entwickelt sich die (europäische) Stadt und wo sind die Grenzen ihrer Möglichkeiten? Existiert sie in dem Sinne eigentlich noch? Oder anders gesagt, was ist es, das gegenwärtig eine Stadt ausmacht?

Stadt ist etwas flüchtiges, das sich in einem permanenten Prozess der Entwicklung befindet und somit nur schwer greifbar. In diesem Kontext muss die europäische Stadt als ein morphologischer Idealtyp verstanden werden, getragen von sozialen Ansätzen, Emanzipation

und Kreativität. Dieser Stadttypus ist allerdings nicht auf die geographischen Grenzen zu beschränken wie es der Begriff fälschlicherweise annehmen lässt. Die europäische Stadt ist so gesehen eine städtebaulich-sozial-politische Idealvorstellung, die aber ebenso auf anderen Kontinenten anzutreffen ist.

#### DIE INDUSTRIALISIERTE STADT

Wir befinden uns nun im dritten Jahrhundert seit den Anfängen der Industrialisierung. Die überwiegende Mehrheit der Weltbevölkerung lebt bereits in der Stadt oder im urbanen Umfeld.<sup>22</sup> Es ist ein neues Zeitalter der Städte angebrochen, welches durch die Auflösung der klassischen Stadt gekennzeichnet ist.

Die Stadt als zentralistisches und in sich gekehrtes Konstrukt, welches klar abgrenzbar ist vom (Um)Land, existiert nicht mehr. Metropolitanregionen und Stadtnetze in den unterschiedlichsten Ausprägungen dominieren das gegenwärtige Geschehen. In den (Mega) Metropolen werden die globalen Entscheiden getroffen. So sind lediglich 100 Städte weltweit für 30 Prozent der Weltwirtschaft verantwortlich und für fast die gesamten Innovationen.<sup>23</sup>

Initialzündler, beziehungsweise Ausgangspunkt der gegenwärtigen Stadtentwicklung war die Industrialisierung im 19. Jahrhundert. In der Hoffnung auf Arbeit und ein besseres Leben strömten gewaltige Massen in die Zentren der industriellen Produktion, wodurch ein sprunghaftes Wachstum der Städte einsetzte und sich die Polarität zwischen Stadt und Land aufzulösen begann. Einerseits verdop-

<sup>22</sup> (UNO, 2007)

<sup>23</sup> Vgl. (Khanna, 2010, S. 1)

pelten manche Städte ihre Einwohnerzahlen innerhalb eines Jahrzehnts, andererseits starben ganze Landstriche aus. Peripher gelegene Industriestandorte wurden plötzlich zu städtischen Zentren und zentral gelegene Orte verloren an Bedeutung. Eines der extremsten Beispiele für das Wachstum war Chicago.<sup>24</sup> Hatte es 1830 noch kaum ein Duzend Einwohner, waren es 1880 bereits eine halbe Million. Dieses Wachstum setzte sich dann in Zehnjahresschritten um rund 570.000 Einwohner fort und näherte sich im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts bereits der 2 Millionenmarke. Nachdem 1930 eine Einwohnerzahl von 3,4 Millionen erreicht wurde, flachte die Wachstumskurve ab. Seit dem Maximalwert von 3,6 Millionen in den 50er Jahren, schrumpft Chicago kontinuierlich um zirka 200.000 Einwohner pro Jahrzehnt.

Eine eigene Rolle in diesem Entwicklungsprozess nimmt die europäische Stadt ein. Nicht nur weil von ihr aus ein großer Teil der Welt kolonialisiert, unterworfen und ausgebeutet wurde, sondern damit auch eine globale Vernetzung und Abhängigkeit entstand, die wir heute Globalisierung nennen. Andererseits hat sich im internationalen Vergleich dieser Typus der europäischen Stadt unter anderem durch seine Lebensqualität etabliert. Ein wesentliches Merkmal ist die Kleinteiligkeit und die damit verbundene Qualität, dass die Kernstadt, beziehungsweise die jeweiligen Stadtviertel und Quartiere zu Fuß erschlossen werden können. Diese Qualität entstand jedoch keineswegs aus dem romantischen Gedanken des Flanierens durch gut ausgebaute Einkaufsstraßen, son-

<sup>24</sup> Vgl. (Hennig, 1999, S. 1)

<sup>20</sup> (Schwarz, Szeless, & Wögenstein, 2007, S. 80)

<sup>21</sup> (Schwarz, Szeless, & Wögenstein, 2007, S. 84)

dern aus Platzmangel, hohen Bodenpreisen und purer Armut.

Im Vergleich zum beginnenden 20. Jahrhundert lebt heute nur mehr ein kleiner Bruchteil der Anzahl von Einwohnern in den Innenstadtvierteln. Die Entwicklung und das Wachstum der Stadt waren immer auch abhängig von der Mobilität ihrer Bewohner. Erst als die Eisenbahn, das Auto und die Elektronik die Muskelkraft von Mensch und Tier ersetzen, und somit den räumlichen Aktionsradius des Menschen erweiterten, begann auch die Stadt in ihr Umland hineinzuwachsen.<sup>25</sup> Die konzentrischen, auf den historischen Stadtkern ausgerichteten Stadtentwicklungen der Industrialisierung standen somit auch im Zusammenhang mit Pferdefuhrwerk und Eisenbahn. Erst mit dem Auto in der Moderne wurde ein Ausufer des Städtischen weit ins Ländliche hinein ermöglicht. Aber es gab auch noch diverse andere Gründe wie es Sieverts beschreibt: „Die Kräfte, die die Kompakte Stadt haben entstehen lassen und für 150 bis 200 Generationen zusammengehalten haben, waren schon vor den technischen Erfindungen endgültig an ihr Ende gekommen: die der Priesterkönige und Schwurgemeinschaften, Tempel und Kirchen, Mauern und Märkte, des Feudalismus und des Zunftwesens.“<sup>26</sup>

#### DIE ANZIEHUNGSKRAFT DER GEGENSÄTZE

Die Anziehungskraft der Stadt ist kein Trend der letzten Jahrzehnt oder Jahrhunderte. Schon seit den ersten frühen Hochkulturen zieht es Menschen in die Stadt. Faktoren wie der Schutz

25 Vgl. (Sievert, 2005, S. 13)  
26 (Sievert, 2005, S. 13)

einer Stadt mit ihren Befestigungsanlagen, sowie der Handel mit seinen Marktplätzen oder auch diverse halb- und illegale Tätigkeiten üben seit jeher Anziehungskraft aus. Diese Motive haben sich bis heute im Grunde kaum geändert. Es sind noch immer Beweggründe wie der *Schutz* einer anonymen Masse oder die Suche nach Arbeit, Wohlstand und Bildung, beziehungsweise ganz allgemein, die Hoffnung auf ein neues, anderes und vor allem besseres Leben, wodurch Menschen in die Stadt ziehen. Es sind die Gegensätze die Städte sowohl attraktiv wie abstoßend machen. Daher besaß und besitzt die Stadt einen besonderen gesellschaftlichen Stellenwert. Ihre Tag- und Nachtseiten, die Isolation und die Integration, Faszination und Ekel polarisieren nicht nur, sondern schaffen auch neue Räume. Dieses Gemenge der unterschiedlichsten Ein- und Ausdrücken stellen die bestimmenden Faktoren eines lebendigen städtischen Bildes dar. Walter Siebel beschreibt in *Wesen und Zukunft der europäischen Stadt*, dass es eben diese Licht- und Schattenseiten einer Stadt sind, die Möglichkeiten und Zwischenräume schaffen.<sup>27</sup> Die Halb- und Illegalen Aktivitäten, die Schattenwirtschaft und die verdrängten oder verborgenen Seiten menschlichen Verhaltens finden in der Unüberschaubarkeit der Stadt die Nischen in denen abweichendes Verhalten ausgelebt werden kann.

27 Vgl. (Siebel, 2000, S. 32)

#### STADT UND GESELLSCHAFT

„The urban is defined as the place where people walk around, find themselves standing before and inside piles of objects, experience the intertwining of the threads of their activities until they become unrecognizable, entangle situations in such a way that they engender unexpected situations.“<sup>28</sup>

Die Dichte von unterschiedlichen Lebensformen und die daraus resultierenden, extremen Kontraste sind Ausdruck gelebter Urbanität, oder wie es Aristoteles schon beschrieb: „Eine Stadt besteht aus unterschiedlichen Arten von Menschen; ähnliche Menschen bringen keine Stadt zuwege.“<sup>29</sup> Städte sind der Innbegriff von Heterogenität, woraus sich im 19. Jahrhundert deren utopische Antithese, das vermeintlich homogene Land entwickelt hat. Diese verklärte Entwicklung nimmt seit geraumer Zeit fragwürdige Auswüchse an, die durch Suburbanisierung, Urban Sprawl und Zersiedelung gekennzeichnet sind und die letztendlich zur Auflösung der konstitutiven Differenz zwischen dem Ländlichen und dem Städtischen beitragen werden. Ein wichtiger Unterschied zwischen der urbanen Kultur und dem Dorf ist, dass die Erstere aus einem Geflecht von inneren Differenzen entsteht, letzteres um eine beherrschende Eigenheit herum gebaut ist. Der städtische Raum ist so gesehen heterotop und asynchron, er entsteht aus den Spannungen zwischen den Differenzen.<sup>30</sup>

Die unterschiedlichen Zonen, Kulturen und

28 (Lefèbvre, 1976, S. 39)

29 (Aristoteles, S. 17)

30 Vgl. (Diener, Jacques, Meili, de Meuron, & Schmid, 2006, S. 116)

Handlungsräume für sich erzeugen noch keine Urbanität, sondern erst aus der Dynamik dazwischen entsteht die Produktivität welche auf die Unterschiede und auf die Summe der Möglichkeiten ausgerichtet ist. „Da die Entfaltung dieser Energien weder vollständig geplant noch umfassend beherrscht werden kann, erfindet sich die Stadt in diesem Kräftespiel dauernd neu.“<sup>31</sup> Für Walter Siebel ergibt sich die Entwicklung der (europäischen) Stadt mit einem gesellschaftlichen Schritt; der Emanzipation von der Natur und dem damit verbundenen Enthoben sein vom Zwang zur Arbeit.<sup>32</sup> Wobei, wie eingangs erwähnt, Lefèbvre eine etwas komplexere Revolution der Stadt von den ersten Menschenhorden zur politischen, über die Handels- bis hin zur industriellen Stadt und darüber hinaus skizziert.

#### VON DEN NETZWERKEN ZUR VERNETZUNG

Netzwerke und Vernetzung spielen im gesellschaftlichen Wandel eine tragende Rolle. Gab es in den letzten Jahrhunderten vor allem in ländlichen Regionen noch die familiären Netzwerke die mehrere Generationen unter einem Dach vereinten, sind es heute die individuellen Vernetzungen, die Menschen in die Stadt abwandern lassen. Der Arbeitsplatz hat sich von Haus und Hof in die städtischen Ballungsräume verlagert. Entertainment und Shopping prägen die Freizeit und individuelle Kontakte können problemlos in Echtzeit über große Distanzen aufrecht erhalten werden. Dieser Austausch der familiären und regiona-

31 (Diener, Jacques, Meili, de Meuron, & Schmid, 2006, S. 116)

32 Vgl. (Siebel, 2000, S. 33)

len Netzwerke gegen individuelle und überregionale ist jedoch ein bereits länger anhaltender Trend des sozialen Alltags. War der Brunnen früher ein zentraler Begegnungsbereich und gleichzeitig Marktplatz, an dem sich das ganze Dorf zusammenfand, verschwand dieser zentrale Raum durch das fließende Wasser in jedem Haushalt. Zentralheizungen ersetzen die so genannte *Stube*, welche bis dahin zentraler und vor allem sozialer Begegnungsraum im eigenen Heim war.

Die Wahrnehmung der Heimat hat sich von der Industrialisierung, über verklärte Blut- und Boden Ideologien bis hin zum Web 2.0-Zeitalter gravierend verändert. Heute gibt es kaum noch Orte, die nicht Teil im globalen Netzwerk sind. Im extremen Gegensatz dazu stand bis ins 19. Jahrhundert der Begriff der Heimat als ein extrem begrenzter Ort, der weder Territorium, Region oder gar Nationalstaat war. Alles außerhalb des eigenen Hauses und Hofes war bereits Ausland.<sup>33</sup> Somit kann man sagen, dass ausgehend von einer durch die industrielle Produktion bedingten Zentralisierung, wir uns seit geraumer Zeit wieder in einem Prozess der gesellschaftlichen Dezentralisierung befinden, jedoch bei gleichzeitigem Anstieg der Vernetzung des gesamten Systems. Aus den Möglichkeiten der Dezentralisierung durch neue Kommunikationstechnologien ergibt sich aber auch eine neue Zentralisierung in den so genannten Global Cities.<sup>34</sup> Städte nehmen in diesem Zusammenhang eine völlig neue Stellung als soziale Kondensatoren ein, die Menschen der unterschiedlichsten

33 Vgl. (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010)

34 Vgl. (Sassen, 1996, S. 165ff)

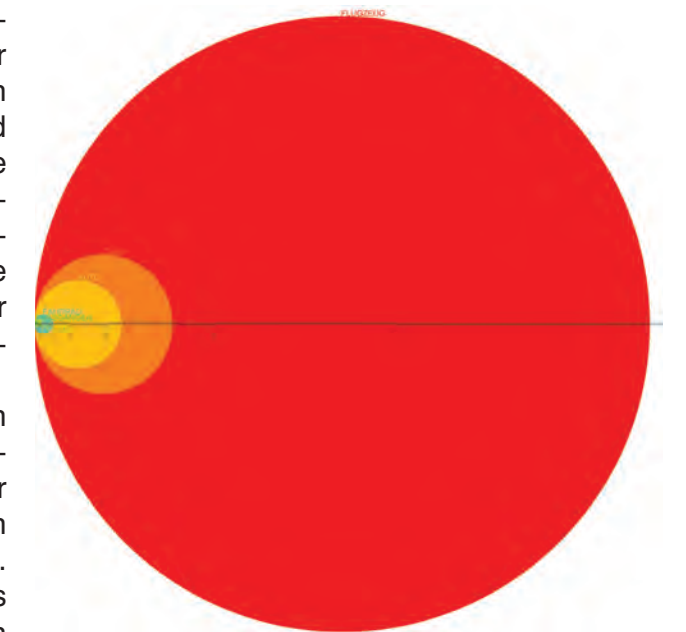


Abb. 10.: Vergleich der Reisegeschwindigkeiten

Vergleich der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten von: Mensch, Pferd, Fahrrad, Auto, Zug, Flugzeug

Wobei die Durchschnittsgeschwindigkeit beim Auto auf die maximal erlaubte Höchstgeschwindigkeit österreichischer Autobahnen bezogen ist.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit des Zuges kann von Land zu Land stark variieren, beispielsweise in Frankreich erreicht der TGV aufgrund des sehr gut ausgebauten Hochgeschwindigkeitsnetz eine wesentlich höhere Reisegeschwindigkeit.

Gesellschaftsschichten an einem Ort zusammenführen und sie miteinander in Beziehung setzen, zusammenhängend wie Manager und Reinigungspersonal in Bürohochhäusern oder willkürlich in Nachbarschaften von Dachgeschoßpenthäusern und Erdgeschoßwohnungen.

So hat sich die Stadt in diesem Zusammenhang vom regionalen Zentrum hin zur globalen Schnittstelle im Netzwerk des weltweiten Austausches von Waren und Dienstleistungen entwickelt, deren internen Abhängigkeiten weit über die rein städtebauliche Dimension des gebauten Umfeldes, tief in das soziale Zusammenleben unterschiedlichster Gesellschaftsschichten reicht. Die soziale Durchmischung spielt hier eine zentrale Rolle und bildet Netzwerke des Austausches von Dienstleistungen und Waren, die Durchmischung ist so gesehen ein integraler Bestandteil eines gut funktionierenden städtischen Gefüges. Diese Netzwerke des Austauschs stützen sich auf eine physische Infrastruktur, welche einen realen Raum mit einer konkreten Dimension beschreibt. Das Ausmaß der Verdichtung dieser Netzwerke erlaubt Rückschlüsse auf die Ausprägung und den Grad der Urbanisierung einer Stadt, und zwar durch drei Eigenschaften:<sup>35</sup> die Reichweite der Netze, die Intensität ihrer Benützung und die Komplexität oder Heterogenität ihres Aufbaus. Die daraus resultierende Urbanisierung des Raumes drückt sich auch darin aus, auf welche Art sich die Stadt während ihrer Ausdehnung die unzähligen, gewachsenen Grenzen an-

geeignet hat und hängt weniger von der tatsächlichen Größe ab. Ursprünglich ländliche Scheidungslinien verwandelten sich mit der Zeit in Zonen des Austausches und der Verknüpfung von Verschiedenem.<sup>36</sup>

<sup>35</sup> Vgl. (Diener, Jacques, Meili, de Meuron, & Schmid, 2006, S. 42)

<sup>36</sup> Vgl. (Diener, Jacques, Meili, de Meuron, & Schmid, 2006, S. 50)

### 1.3 POLITISCH-GESELLSCHAFTLICHE ASPEKTE DER STADT

#### KONFLIKTE EINER SICH VERÄNDERNDEN GESELLSCHAFT

Die Historie der europäischen Stadt war und ist ein politisches sowie gesellschaftliches Thema, welches sich in einer spezifischen Architektur manifestierte. Denn auch die Form der europäischen Stadt ist mit Motiven der Emanzipation und einer permanenten Veränderung geprägt und eng damit verworren. Das Neue hat sich mit den Formen des Alten überlagert und dessen frei werdende (Zwischen)Räume angeeignet. Dies ist, und war schon immer, mit diversen Konflikten verbunden, die sich an den Schnittstellen kristallisieren wo das Alte obsolet wird und sich das Neue zu etablieren versucht. Diskussionen über die Zukunft beinhalten auch immer einen verklärten, konservativen Blick auf die Vergangenheit. War es im 19. Jahrhundert die Diskussion vom Verlust von Überschaubarkeit, Gemeinschaft, Ordnung und Moral, so ist es im 20. Jahrhundert die vom Verlust von Urbanität, von der Privatisierung des öffentlichen Raums, und beide Male hat die Gegenwart wenige Chancen gegenüber einem verklärten Blick auf die Vergangenheit.<sup>37</sup>

Es ist genau diese Divergenz, eines, im wahren Sinne des Wortes, temporalen Problems, aus der Spannungen zwischen Tradition und Innovation entstehen. Es ist ein Konflikt der Wahrnehmung. Auf der einen Seite die eher rückwärts gerichtete Utopien einer breiten Masse, der (Be)Nutzer einer Stadt, und auf der anderen Seite die mehr oder weniger (zwangsweise) vorwärts gerichteten Utopien der (Stadt) Planer. Obwohl in beiden Fällen nicht immer

37 Vgl. (Siebel, 2000, S. 28)

klar ist, ob wir von einer Utopie oder einer Dystopie sprechen.

Jedoch existiert die Gesellschaft nicht mehr, die unsere heutige Stadtgestalt hervorgebracht hat. Dadurch verschwindet auch die Gestalt der europäischen Stadt. Diese verdankt ihre Kompaktheit, Dichte und Durchmischung unter anderem der reinen Armut, die im 19. Jahrhundert in den Städten herrschte. „Hunderttausende arbeitsfähiger Arme sind disponibel und die Klage über Mangel an Arbeitskräften ist eine stehende und Uebel lähmt die ehrlichsten Bestrebungen unserer reellsten Arbeitsgeber.“<sup>38</sup> Wobei schwer zu bestimmen ist wie die realen Zustände damals waren. Zwar gibt es Daten, Zahlen und Aufzeichnungen, jedoch ist fraglich wie weit diese von der Realität abwichen. „Aufgegriffene Obdachlose wurden aus Wien abgeschoben. Über die Zahl der Obdachlosen fehlt die Statistik.“<sup>39</sup>

Armenviertel sind natürlich wesentlich flächen- und ressourcensparender als die Luxusviertel der Stadtzentren, in denen teilweise ein pro-Kopf Flächenverbrauch von 200m<sup>2</sup> gegeben ist. Jedoch würde niemand für Armenviertel argumentieren, weil sie besonders flächen- und ressourcensparend sind. Die Auflösung der europäischen Stadt beginnt somit laut Walter Siebel bereits im 19. Jahrhundert, als Staubsauger, Spülmaschinen und selbstreinigende Herde eine ganze Gesellschaft der Dienstleistern zu ersetzen begann.<sup>40</sup> Zofen, Köchinnen und Hausdiener bedeuten mehr Arbeitsplätze und sie sind auch ökologisch nachhaltiger als Elektrogeräte, aber niemand würde deswegen

38 (Schwarz, Szeless, & Wögenstein, 2007, S. 85)

39 (Schwarz, Szeless, & Wögenstein, 2007, S. 80)

40 Vgl. (Siebel, 2000, S. 29)

für eine Dienstbotengesellschaft argumentieren.

#### NEUE RAUMBILDER DER GEGENSÄTZE: URBAN? RURAL? RURBAN?

„Das heilige Jerusalem und die Hure Babylon sind die Archetypen des Urbanen. Die gute Stadt muss die Erinnerung an beide bewahren, an Jerusalem und an Babel.“<sup>41</sup> Stadtraum ist, wie bereits erwähnt, eng mit einer sozialen Realität verbunden, einer Diversität zwischen öffentlichem und privatem Raum, mit der Emanzipation von Gesellschaft, sowie den Wünschen und Hoffnungen des Individuums. Aus der zunehmenden Durchmischung von *Urban* und *Rural* in ländlichen Gegenden entwickelte sich ein neuartiger Rurbanismus<sup>42</sup> als Gegenposition zum klassischen urbanen Raum, es entstand ein neuer Typus, der in direkte Konkurrenz mit der zentralistisch geprägten Stadt tritt, aber von ihr stark abhängig ist. Es entstehen neue Raumbilder der Stadt, des Landes und des Raumes der sich dazwischen aufspannt. Diese Raumbilder sind geprägt von typischen gesellschaftlichen Verhältnissen und den Träumen der Gesellschaft die sie aufspannen. „Alles vom Bewusstsein Verleugnete, alles, was sonst geflissentlich übersehen wird, ist an seinem Aufbau beteiligt. Die Raumbilder sind die Träume der Gesellschaft.“<sup>43</sup>

#### DIE GESELLSCHAFT IM WANDEL, EINE FRAGE DER WAHRNEHMUNG

41 (Siebel, 2000, S. 34)

42 Vgl. (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 19)

43 (Kracauer, 2001, S. 9)

Wir befinden uns (erst) seit etwas mehr als einem halben Jahrhundert in einem Entwicklungsprozess, durch den die Gesellschaft begonnen hat, diese sozial-räumlichen Hieroglyphen zu entziffern und zu interpretieren, beziehungsweise Architektur begonnen hat sich mit anderen Disziplinen zu arrangieren, beispielsweise der Soziologie. Die Industrialisierung hinterließ nicht nur Spuren auf der technischen Ebene durch neue Produktionsverfahren und neue technologische Möglichkeiten, sondern veränderte das soziale Gefüge, vor allem in den Städten gravierend. In Wien zum Beispiel stieg die Bevölkerungszahl in den vierzig Jahren zwischen 1870 und 1910 um das Zweieinhalbfache.<sup>44</sup> Mit diesem extremen Wandel der Einwohnerzahlen waren Städte weltweit konfrontiert, allen voran die Städte in den Vereinigten Staaten von Amerika. Besonders eindrucksvoll war hier die bereits erwähnte Entwicklung von Chicago.

In den industrialisierten Nationen weltweit wandelte sich das gesellschaftlich-städtische Gefüge sprunghaft. Plötzlich lebten und arbeiteten die meisten Menschen nicht mehr im Agrarbereich am Land, sondern waren auf einmal Teil der industriellen Produktion in den (Groß)Städten. Meistens unter kaum vorstellbaren Lebens- und Wohnbedingungen, welche zum Ausbruch zahlreicher *Armutskrankheiten*, wie Rachitis, Cholera und Tuberkulose führte. Dadurch entwickelte sich letztendlich auch ein *Interesse* der Oberschicht für die Lebensbedingungen der Armen, denn Epidemien machten keine Unterscheidung nach sozialer Herkunft, sondern breiteten sich

44 Vgl. (Referat Statistik und Analyse MA05, 2008)

bis in die Viertel der Reichen aus. Dieser unvorstellbare Urbanisierungsschub, sowie die schlechten Wohnverhältnisse und die Angst vor Cholera und sozialen Unruhen erzeugten gegen Ende des 19. Jahrhunderts ein neuartiges Interesse an den *dunklen* Zonen der Großstädte; zunächst in London und Paris, später auch in New York, Wien und Berlin. Man begann damit sich auf wissenschaftlicher Ebene mit den Phänomenen dahinter auseinanderzusetzen. Es wurde damit begonnen Prozesse des sozialen Wandels von Stadtteilen und ganzen Städten zu betrachten. Durch die Adaption des Evolutionsgedankens aus der Philosophie und der Biologie wurden, nach dem ersten Weltkrieg, Stadtmodelle als Ökosystem mit unterschiedlichen Gattungen betrachtet „[...]“, in dem unterschiedliche soziale und ökonomische Gruppen ums Überleben kämpfen.“<sup>45</sup>

#### EMANZIPIERTE GESELLSCHAFT UND ARMUT

Nachdem der Bourgeoise mehr und mehr bekannt wurde, wo diverse Krankheiten und Epidemien ihren Ursprung hatten, entstand auch in Wien ein bis dahin unbekannter *Sozialjournalismus*. Es versuchten Künstler und Schriftsteller, aber auch Sensationsreporter, die Elendsquartiere und dort herrschenden Lebensbedingungen in Sprache und Bild zu bannen. In Wien wurden die unvorstellbaren Zustände in den Armutsquartieren von dem Journalist Emil Kläger und dem Amateurfotograf Hermann Drawe dokumentiert. 1904 stiegen sie in die Wiener Kanäle und förderten erschreckende Bilder des großstädtischen Elends zu

45 (Franck & Wegener, Die Dynamik räumlicher Prozesse, 2002, S. 1)

Tage. Die schockierenden Fotografien, der in Röhren und Nischen hockenden Männer, präsentierten sie vor einem zahlreichen Publikum in der Urania. Die Ausstellung und das Buch *Ganz Unten – die Entdeckung des Elends*<sup>46</sup> handeln von der Armut in den Großstädten zwischen 1830 bis 1930. Die Bilder der Elendsquartiere, von Obdachlosigkeit und Ausbeutung werfen zahlreiche Fragen auf und erweisen sich bis in die Gegenwart als erschreckend. Die, bis dahin für die Öffentlichkeit unsichtbaren, unvorstellbaren Massen an Obdachlosen in den Elendsquartieren wurde zum ersten Mal sichtbar. Obwohl die Problematik der Polizei bekannt war und auch der sozialdemokratische Reporter Max Winter darüber in der *Arbeiter-Zeitung* berichtete, wurde erst durch die Bilder von Drawe und Kläger eine breitenwirksame Neugier am Elend entfacht.

Zwar gibt es in Europa keine Elendsquartiere mehr, wie sie zur Zeit der Industrialisierung existierten, doch noch immer, und vor allem immer stärker, entsteht soziale Ausgrenzung und Segregation. Das führt dazu, dass sich die *Überflüssigen*, die Arbeitslosen und die Migranten auf die vom Lärm beeinträchtigten heruntergekommenen Wohngegenden konzentrieren. Daraus resultiert ein Inselsystem mit einer klar ausgeprägten sozialen Hierarchie welches eine Vielzahl von unerwünschten Nachbarschaften und Grenzbereiche entstehen lässt. „Es entsteht eine Stadtstruktur, die aus drei einander überlagernden Inselsystemen besteht. Einmal auf dem untersten Niveau, die Stadt der Ausgegrenzten als kaum vernetzte Inseln ortsgebundener Armutsmilieus. Zum zweiten darü-

ber die netzartig verknüpften Aktionsräume verschiedener Lebensstilgruppen der integrierten Mittelschicht. Und drittens wiederum darüber das Netzwerk der international eingebundenen hochqualifizierten Arbeitskräfte, Betriebe und Dienstleistungen.“<sup>47</sup>

#### DIE BANLIEUES

Aus der extremen Durchmischung von Wohn-, Arbeits- und Industrievierteln entstanden Gegenmodelle des Städtebaus in der Moderne. Ausgangspunkt war eine völlige Funktionstrennung von Wohnen und Arbeiten sowie der Wunsch nach gesunden und grünen Wohnquartieren. Ebenezer Howard entwarf um 1900 eines der ersten Gegenmodelle zur Industriestadt. Die Idee der Gartenstadt war geboren und sollte eine zentrale Rolle in der Ideologie des Städtebaus im 20. Jahrhundert einnehmen.

In Frankreich, ebenso wie in Holland und Deutschland entstanden in den 60er und 70er Jahren die Trabanten- und Satellitenstädte, die sogenannten Banlieues, welche einem grundlegenden Merkmal der europäischen Stadt widersprechen: Dem der funktionalen Durchmischung und der Heterogenität. Es entstanden vielerorts architektonische Monokulturen, so genannte Wohnsilos, in den Vororten der Städte. Diese Trabanten entwickelten sich aus einer Kombination von verfehlter Politik und mangelhafter Infrastruktur zu sozialen Brennpunkten. Aus einer Mischung von einem hohen Anteil an Sozialwohnungen, einem hohen Anteil von Immigranten, sowie

Arbeitslosigkeit und Kriminalität entstanden Orte, die durchaus gesellschaftliche Sprengkraft besitzen. Nach dem Tod zweier Jugendlicher Ende Oktober 2005 in Paris entluden sich diese Spannungen. Ausgehend von Clichy-sous-Bois drohten die Krawalle und Straßenschlachten zu einem Flächenbrand zu werden und auf andere europäische (Vor)Städte überzuspringen, beziehungsweise taten das auch teilweise.

#### STADT UND WIRTSCHAFT, ARBEITSMARKT UND MOBILITÄT

Es ist nicht mehr nur die Stadt an sich, mit ihrem Stadtkern, Teil des urbanen Gefüges. Vielmehr hat sich im letzten Jahrhundert ein Netzwerk von globalen und lokalen Zusammenhängen entwickelt. Wir leben in einer globalisierten Welt, deren Horizont längst nicht mehr die Stadtgrenze ist. Jedoch erscheint eine Konstante der Stadt als immanent: Wirtschaft und Handel. Es waren wiederum Prozesse der Emanzipation des Wirtschaftsbürgertums, der sogenannten Bourgeois, weg von feudalen, hin zu marktförmig organisierten Wirtschaftsstrukturen und des politischen Bürgers, des Citoyen, als Befreiung aus der Feudalherrschaft, welche die städtische Entwicklung prägten.<sup>48</sup>

In einer Zeit, in der sich der Arbeitsmarkt längst globalisiert hat, ergeben sich zwei äußerst gegensätzliche Szenarien des Arbeitens an sich. Auf der einen Seite die stark regional und ortsgebundene Verfügbarkeit von Arbeitsplätzen, spricht der Koppelung des täglichen Lebens an die Verfügbarkeit, Erreichbarkeit und Wahrscheinlichkeit auf Arbeit an einem be-

stimmten Ort, beziehungsweise einer bestimmten Region. Auf der anderen Seite ermöglicht eine stark technologieabhängige und globalisierte Dienstleistungsgesellschaft ein Ich-AG-System, in dem jeder alles von überall, mit lediglich einem Computer und einem Zugang zum Internet tätigen kann. Aus diesen beiden Gründen ergibt sich, dass Mobilität und Flexibilität immer wichtiger und das alltägliche Leben immer *ortloser* wird.

Wie in dem Buch *Fliehkraft* beschrieben, entsteht heute eine ganze Welt von seltsamen Übergangslösungen, eine Welt von saisonal oder vorübergehend bewohnten Orten, manchmal überfüllt, manchmal gespenstisch leer. Diese Orte werden im Alltag oft übersehen, aber sie prägen unsere Lebensweise bereits entscheidend. Mit ihren Recherchen liefern die Autoren Tom Holert und Mark Terkessidis die Beschreibung einer Gesellschaft, die permanent unterwegs ist und in der die Mobilität eine zentrale Rolle spielt. „Dabei ergeben sich erstaunliche Parallelen und Übergänge zwischen Visabetrug und Pauschalreise, zwischen Flüchtlingslager und Feriensiedlung, zwischen Einwanderungspolitik und Tourismusplanung. Eine neue Klassengesellschaft bildet sich heraus, in der nur gewinnt, wer sich den Zugang zu Mobilität sichert. Die Bewegung der Menschen ist eine Fliehkraft, die unsere Vorstellungen von Demokratie radikal infrage stellt.“<sup>49</sup>

#### DER TRAUM VOM LANDLEBEN

„Natur in der radikalen Form von Abwesenheit jeglicher Präsenz des Menschen ist ebenso un-

erträglich wie Grossstadt in der Form der totalen Abwesenheit von Natur.“<sup>50</sup> Menschen sind auf ein Umfeld angewiesen, welches es ihnen ermöglicht, schnell und ohne größeren Aufwand das Arbeitsumfeld und die sozialen Kontakte zu wechseln, beziehungsweise zu adaptieren. Zusätzlich leben wir in einer stark medialen, von Unterhaltungsindustrien beeinflussten Zeit. Das Natürliche, sprich die Berge, Seen und Wälder, verkommt immer mehr zur reinen *Wochenends-Ausflugsdestination*, die wie ein Komapatient nur mehr künstlich am Leben gehalten wird. Natur, in ihrer ursprünglich wilden, ungezähmten Bedeutung existiert nicht mehr, wir sprechen heute von Landschaft, also etwas künstlichem, etwas das Medial geklont und nach einem *Copy-Paste*-Verfahren exportiert wurde. Dieses abstrakte Konstrukt von Landschaft verspricht Homogenität und Abgeschiedenheit, sowie Individualität und Gemeinschaft gleichermaßen und spiegelt somit einen tiefen gesellschaftlichen Widerspruch, zwischen dem idyllischen Landleben und dem Entertainmentcenter ums Eck wider. Menschen stellen die unterschiedlichsten Anforderungen an ihr Umfeld. Es muss sämtliche Bedürfnisse, von Shoppen und Unterhaltung über (natürliche) Bademöglichkeiten im Sommer, Wald- und Parklandschaften zum spazieren, bis hin zu Arbeitsplätzen und sozialen (Zwischen)Räumen Genüge tun. In diesem Zusammenhang gewinnen eher die Stadtränder und die Randbezirke an Bedeutung, da sie in vielen Fällen alle diese Wünsche erfüllen können. Auf der einen Seite ist unsere Lebensweise eine zutiefst Städtische,

auf der Anderen überwiegt der Wunsch nach einem eigenen Stück Land. Daraus resultieren sowohl eine flächige Ausbreitung des Städtischen weit über die Grenze der eigentlichen Stadt, wie auch ein kontinuierlich zunehmender Flächenverbrauch im ländlichen Siedlungsraum. Das Paradoxe dabei, es entsteht eine lose-lose Situation, getragen von dem idyllischen Idealbild des Einfamilienhaus im Grünen.<sup>51</sup> Besitzt eine Stadt, wie zum Beispiel Wien, dann auch noch ein sehr gut ausgebautes Verkehrsnetz zur Verbindung des städtischen Zentralraumes mit der Peripherie, verstärkt sich die Tendenz zur Abwanderung hin zum Stadtrand und darüber hinaus. Das Zentrum verliert an Bewohnern und damit an Kaufkraft, der Handel wandert ebenso Richtung Stadtrand ab und agglomeriert in flächenintensiven Einkaufszentren, die wiederum die kleinen Händler in der Nachbarschaft verdrängen. Diese Ausdehnung des privaten Raumes und die zunehmende Privatisierung des öffentlichen Raumes ergibt die nächste lose-lose Situation.

#### DIVERSITÄT ÖFFENTLICHER UND PRIVATER RAUM

Die Polarisation zwischen Öffentlich und Privat ist eine zutiefst Gesellschaftliche und spiegelt sich im politisch-rechtlichen Sinne und im intim-privaten in drei Dimensionen wider:<sup>52</sup> *Juristisch*: für den öffentlichen Raum gilt öffentliches Recht, für den privaten Eigentumsrecht und privates Hausrecht.

*Funktional*: der öffentliche Raum der Stadt beinhaltet Marktfunktion, Freizeit, kulturelle und po-

46 (Schwarz, Szeless, & Wögenstein, 2007, S. 9)

47 (Siebel, 2000, S. 32)

48 Vgl. (Siebel, 2000, S. 33)

49 (Holert & Terkessidis, 2006, S. 3):

50 (Diener, Jacques, Meili, de Meuron, & Schmid, 2006, S. 160)

51 Vgl. (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 22)  
52 Vgl. (Siebel, 2000, S. 31)

litische Funktionen; hingegen sind Produktion und Reproduktion den privaten Orten Betrieb und Wohnung vorbehalten.

*Programmatisch*: öffentliche und private Räume sind sozial definiert. Öffentlicher Raum ist der Ort ritualisierter Anonymität, eines stilisierten, distanzierten Verhaltens. Der private Raum dagegen ist Ort von Intimität, Körperlichkeit und Emotionalität.

#### DIE GEMISCHTE STADT UND KREATIVITÄT

Oliver Frey beschreibt mit der *amalgamen Stadt* die Verschmelzung von Orten mit dem Sozialen in den *Löchern* einer Stadt und die wechselseitigen Abhängigkeit von Orten durch Bewegung von AkteurlInnen zwischen ihnen. Das Modell der *amalgamen Stadt* baut auf der gesellschaftlichen Durchmischung und der Kreativität des Individuums auf und widerspricht somit den Leitbildern der Moderne und des funktionalen Städtebaus.<sup>53</sup> Diese Ansätze, aufbauend auf einer vollständigen Trennung und Entmischung der Funktionen: Wohnen, Arbeiten und Freizeit, sind an der gesellschaftlichen Entwicklung gescheitert, denn die funktionale Durchmischung des urbanisierten Raumes spielt eine zentrale Rolle für die europäische Stadt und ihrer Entwicklung. Es sind die, von Oliver Frey als *kreative Milieus* benannten Gesellschaftsschichten, die diverse *Löcher* in der Stadt aufsuchen und bespielen. Besonders in den etwas heruntergekommenen Stadtteilen der größeren Städte, wo günstige Mieten, verlassene Hinterhöfe und brachliegende Gewerbebauten locken, werden durch die Kreativität neue Nutzungen initiiert.

53 Vgl. (Frey, 2009, S. 224)

Die kulturelle Durchmischung von Bevölkerungsgruppen an bestimmten Orten in der europäischen Stadt hat ihre Vorbilder im beginnenden 20. Jahrhundert, in der Form der *Kreuzberger Mischung* in Berlin und der *Melange* in Wien.<sup>54</sup> Durch den Wandel hin zu einer Dienstleistungsgesellschaft entstanden neu beispielbare, innerstädtische Industriebrachen, die bevorzugt von den *Kreativen* genutzt wurden und noch immer eine magische Anziehung ausüben. Günstige Mietpreise und großzügige Flächen erlauben eine Vielzahl von Nutzungen.

Urbanität könnte so gesehen als Spannungsverhältnis bezeichnet werden, zwischen physischer Nähe und sozialer Distanz, zwischen Dichte und Fremdheit, als konzentrierte und produktive Kraft, dort wo sich eine neue Gesellschaft die Objekte der Alten eignet. Dies passiert bevorzugt an Orten die entwertet und für neue, aber noch schwache Nutzungen und kulturelle Aktivitäten zugänglich sind. „Die Burgen entlang des Rheins sind zu Zeiten der Raubritter von den Kaufleuten, die ihre Waren den Rhein herunter transportierten, wohl kaum als romantische Sehenswürdigkeit wahrgenommen worden. Erst als die Herrschaft gebrochen war, wurden sie frei für eine romantisierende Ästhetik.“<sup>55</sup>

Somit entstand mit der Zeit eine Überlagerung von kleinteiligen Stadtzentren einerseits, und kulturell-kreativ-alternativen Subzentren andererseits. Diese Vermischung und Überlagerung ist letztendlich auch prototypisch für den Status Quo der europäischen

54 Vgl. (Frey, 2009, S. 224)

55 (Siebel, 2000, S. 31)

Stadt und etabliert sich zusehends als urbanes System mit Lebensqualität. Jedoch beruht diese Entwicklung auf Heterogenität und Durchmischung. Dem gegenüber stehen die, von Walter Siebel beschriebenen Abwanderungstendenzen vom Stadtkern zum Stadtrand und darüber hinaus. Der Wunsch nach einem Einfamilienhaus mit einer besseren Umweltqualität, der Wunsch nach sozial homogenen Nachbarschaften, nach Sicherheit und nach vermeintlich besseren Bildungschancen für die eigenen Kinder, sind Motivationsgründe von steigender Bedeutung.<sup>56</sup> Dieser Wunsch nach einem Bilderbuchleben in sozial homogenen Nachbarschaften zeigt durchaus merkwürdige Blüten. Als extremstes Beispiel des *Wohn(Alb)traumes* einer konservativen Mittelschicht sei hier die vom Disneykonzern gebaute Wohnsiedlung *Celebration* in den USA genannt.

#### DIE STADTFLUCHT UND IHRE PROBLEME

Aus der *Stadtflucht* sind in der Vergangenheit mehrere Probleme entstanden, sowohl für die Stadt wie auch für das Land. Abwanderung von der Stadt hin zum Land bedeutet nicht nur eine Abnahme an Bevölkerungsdichte im Zentrum sondern auch ein Sinken der innerstädtischen Kaufkraft, sowie eine Reduktion der Arbeitsplätze. Jedoch bedeutet Zuzug am Land eben nicht eine Zunahme der Dichte, sondern ein Wachsen des Flächenverbrauchs. Daraus ergeben sich merkwürdige und vor allem ungewollte, nicht geplante Nachbarschaften in den ländlichen Gegenden. „Zuhause ist meis-

56 Vgl. (Siebel, 2000, S. 30)

tens in einer Einfamilienhaussiedlung, inmitten eines Konglomerats aus Autobahnzubringern, Gewerbegebieten, Monokulturen, Restwäldern und Brachflächen.“<sup>57</sup>

Am Stadtrand und entlang der Autobahnen, beziehungsweise ihren Zubringern agglomerieren die großen gewerblichen Monokulturen, gekoppelt an die Pendlerströme zwischen Stand und Land. Diese Gewerbegebiete mischen sich zunehmend mit Entertainment und Shoppingfunktionen. Es entsteht ein merkwürdiges Gemisch aus Kinokomplexen und Möbelhäusern, Musterhausparks und Autohändlern. Sie sind überall dort anzutreffen, wo billige Grundstückspreise und niedrige Steuern locken, dort wo Pendlerströme sich in die Richtung der Ballungszentren bewegen und Autobahnen oder Schnellstraßen das Landschaftsbild prägen. Diese gewerblichen *Wildwüchse* sind von überdimensionalen Werbeflächen und schier endlosen Landschaften parkender Autos, von Cooperate Identities und Lagerhallen geprägt. An diesen Orten entwickeln sich die Generic Cities.<sup>58</sup> Die Fast-Food-Ketten und Möbeldiscounter erzeugen Landschaften die überall gleich aussehen und ihre Identität fast ausschließlich mittels ihrer Dimension generieren. Die Tendenz geht vom Shoppingcenter zur Shoppingcity, vom Supermarkt zum Megamarkt. Dadurch dehnt sich auch die urbane Siedlungsfläche weit ins Ländliche hinein aus und das Land transformiert sich in ein schwer zu bestimmendes Gefüge. Dieses noch sehr junge Phänomen wird als Peri-Urbanisierung bezeichnet.<sup>59</sup>

57 (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 21)

58 Vgl. (Koolhaas, 1995, S. 1238-1264)

59 Vgl. (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 18)

#### DER ÖFFENTLICHE RAUM

Noch sind Teile des Wiener Stadtrandes landwirtschaftliche Produktionsflächen und Wälder die gleichzeitig auch Naherholungsgebiete der Stadtbevölkerung darstellen. Sollten diese Grünräume verschwinden, verliert auch die Stadt an sich einen großen Teil ihrer Qualität. Der daraus entstehende Konflikt ist ein Politischer, denn der öffentliche Raum in den europäischen Städten ist in erster Linie politisch konnotiert und weniger als Raum im eigentlichen Sinn zu verstehen. Somit werden die Grünräume am Stadtrand auch als Teil des öffentlichen Raumes wahrgenommen. “[...] the public space or public sphere intended here refers not to a space but a principle of democratic debate. To call it space is metaphorical.”<sup>60</sup>

Der öffentliche Raum ist von einer informellen und physischen Aneignung, temporären Verkaufsaktivitäten, sowie von der Interaktion zwischen Referenten und zufällige Zuschauer geprägt. Ein weiteres Beispiel der Nutzung des öffentlichen Raumes ist die durch StraßenkünstlerInnen, welche Bilder malen, Porträts zeichnen, Skulpturen bauen und musizieren. Der öffentliche Raum in der europäischen Stadt bietet somit auch die Möglichkeit für politische Darstellung und Interaktion.

Die Erwartungen an die *gute* Stadt bestehen aus der Freiheit des Individuums und der Erfüllung von Lebensqualität in Form von Parks und Parkplätzen, (sanierten) Altbauten und Shopping Malls sowie ein gut ausgebautes Öffentliches Verkehrsnetz und breiten, mehr-

60 (Lefort, S. 15)

spurigen Highways für den Individualverkehr aus dem urbanisierten Umland der Stadt.

## 1.4 RÄUMLICH-GESELLSCHAFTLICHE ASPEKTE DER STADT

### DIE STADT DES 21. JAHRHUNDERTS

„Das neue Merkmal der Urbanisierung liegt darin, dass die Zentralität allgemein wird, allgegenwärtig und doch flüchtig. Die Stadt lässt sich nicht mehr als Einheit fassen, es entstehen sich überlagernde urbane Wirklichkeiten mit unklaren Grenzen. Die alten Stadtmodelle werden obsolet.“<sup>61</sup>

Die Stadt als klar abgrenzbarer Begriff ist längst zu klein geworden, Metropolen sind die neuen Städte des 21. Jahrhunderts. Wir sprechen heute vermehrt von Stadtnetzen, Bandstädten und Metropolitanregionen, die sowohl städtebauliches Denken als auch politisches Handeln jenseits der gewohnten Dimensionen bedürfen. Der Begriff der Stadt hat sich über die Jahrhunderte und Jahrtausende stark geändert. Galt in der vorchristlichen Zeit schon eine größere Ansammlung von Zelten als Stadt, ändert sich dies durch den griechischen Stadtstaat, die orientalischen und mittelalterlichen Städte, die Handels- und Industriestadt bis hin zu den heutigen Klein- und Großstädten sowie Metropolen und Metropolitanregionen.

Die gegenwärtige Metropolitanisierung kann längst nicht mehr mit klassischer Stadtplanung erfasst werden, die räumlich-gesellschaftlichen Zusammenhänge haben die historische Definition der Stadt überschritten und die Stadtgrenzen schon lange hinter sich gelassen. Das Städtische im globalen Kontext wird durch Begriffe wie: Generic City (Koolhaas, 1995), Edge City (Garreau, 1991), Zwischenstadt (Sievert, 2005), Global City (Sassen, 1996), Exopolis (Soja, 1992), Technoburb (Fishman,

<sup>61</sup> (Diener, Jacques, Meili, de Meuron, & Schmid, 2006, S. 164)

1991), die Amalgame Stadt (Frey, 2009), town-ness und city-ness (Taylor, 2006), Gated Communities (Kurzmann, 2008), Gentrifikation (Dangschat, 1991) und Disneyfikation (Mair & Becker, 2005) geprägt. Die heutigen Theorien des Städtischen verstehen Stadt als einen Knotenpunkt, ein Entscheidungszentrum in einem internationalen Netzwerk aus Waren- und Informationsflüssen. Die Zentralität entsteht aus einem Zusammenwirken von Unternehmen und politischen Institutionen einerseits, sowie Bürgertum und Freizeitgesellschaft andererseits.

### DER STATUS QUO, ZURÜCK IN DIE STADT?

Bis vor kurzem passierte im zentraleuropäischen Raum die eigentliche Stadtentwicklung außerhalb der Stadt, im Suburbanen. Rural und Urban sind eine *rurbane*<sup>62</sup> Antithese zur Stadt eingegangen. Wie können sich die Kernstädte in diesem Kontext neu positionieren? Vor allem wenn sich die Tendenz wieder umzukehren begonnen hat und sich aus der *Stadtflucht* eine *Landflucht* einstellt, sprich der Trend wieder zurück in die Stadt geht.

Die steigenden Energiepreise und die Weltwirtschaftskrise 2009 haben einiges in Bewegung gesetzt. Die Tendenz geht wieder zurück in Richtung Stadt, beziehungsweise Stadtnähe. Mobilität ist teuer geworden und Zeit kostbar. „Seit der Jahrtausendwende ist verstärkt davon die Rede, dass wir uns nun im städtischen Jahrhundert befinden. Das lässt sich vor allem auf die schlichte Tatsache zurückführen, dass seit wenigen Jahren mehr

<sup>62</sup> Vgl. (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 8)

als die Hälfte der Weltbevölkerung in Städten lebt. Die Tendenz ist selbstverständlich stark ansteigend.“<sup>63</sup>

Der prognostizierte Bevölkerungszuwachs für Wien und sein Umland ist enorm und wird sich voraussichtlich in den nächsten Jahren beschleunigen. Es ist anzunehmen, dass die Wachstumsprognosen am oberen Limit angesiedelt sein werden. Alleine für das Umland von Wien wird der Bevölkerungsanstieg mit über 20% bis 2030 angenommen, für die Stadt selbst mit 13%.<sup>64</sup> Aus dem Anstieg der Bevölkerungszahlen entstehen zwei gegensätzliche Szenarien für die Stadt. Einerseits das räumliche Wachstum weit über die eigenen Grenzen hinaus, in das sogenannten Sub-Urbane. Andererseits ein Anstieg der Dichte im zentralen Stadtraum, gemessen an den Einwohnern pro Flächeneinheit. Somit wird der Druck auf die Städte an sich, aber vor allem auf die Stadtränder wachsen.

Die entstehenden Aufgaben und Herausforderungen an das urbane Umfeld sind vielfältig und äußerst umfangreich. Abgesehen vom Wohnbau und der Schaffung von Arbeitsplätzen, werden enorme Investitionen in die technische Infrastruktur sowie die sozialen Institutionen, wie Kindergärten, Schulen und Einrichtungen zur Betreuung der Alten und sozial Schwächeren damit verbunden sein. Daraus ergeben sich differenzierte Anforderungen an die Stadtplanung und die Stadtentwicklung. Es bedarf neuer, dynamischer und prozessorientierter, transdisziplinärer Ansätze in der Architektur und der Stadtplanung.

<sup>63</sup> (Keil, 2010, S. 6)

<sup>64</sup> (Hanika, 2010, S. 76)

### DIE STADT ALS SCHNITTSTELLE ZWISCHEN REGIONAL UND INTERNATIONAL

Die globalen Vernetzungen führen letztendlich zu einer Verschiebung der hierarchischen und horizontalen Abhängigkeiten von Städten untereinander. Die *Global and World Cities* Forschungsgruppe (GaWC) von Peter Taylor und seinen Kollegen schlägt dafür die Termini *town-ness* und *city-ness* vor.<sup>65</sup> Vereinfacht gesagt benennen sie mit dem ersteren Begriff die Funktionen der Städte gegenüber ihrem Hinterland, mit dem Letzteren die horizontale Vernetzung der Städte untereinander. Aus diesem Zusammenhang wird ersichtlich, dass die Stadt eine tragende Rolle zwischen der regionalen Entwicklung und der globalen Vernetzung einnimmt. Jedoch lassen sich auch am Land urbane Entwicklungen beobachten, die in dieselbe Richtung gehen, da beispielsweise sehr flächenintensive Nutzungen in der Stadt schlicht keinen Platz mehr finden oder das Land mit niedrigeren Kosten lockt. Sprich: Das Land schlüpft in die Rolle der Stadt. Der Kernraum Europas ist dicht besiedelt und gut erreichbar, die Landwirtschaft als strukturierende Wirtschaftstätigkeit verliert zunehmend an Bedeutung. „Das Land ist durch eine hochtechnologisierte (und umstrittene) Agrarwirtschaft und durch zunehmende Dienstleistungen geprägt, an erster Stelle steht hier der Fremdenverkehr.“<sup>66</sup> Die Fiktion der ländlichen Idylle ist in einer globalisierten Welt nur äußerst schwer aufrecht zu erhalten – was sich

<sup>65</sup> Vgl. (Taylor, 2006, S. 287-297) und (Taylor, Hoyler, & Verbruggen, 2010, S. 47)

<sup>66</sup> (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 17)

unter anderem in der gewaltigen Dimension der Agrarsubventionen der Europäischen Union widerspiegelt.

### DIE EUROPÄISCHE STADT IM VERGLEICH

Die *Qualität* einer Stadt richtet sich danach, wie viele der Bedürfnisse einer Allgemeinheit kann sie befriedigen und wie gut ist sie regional und global vernetzt? Hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen muss vor allem die Frage gestellt werden, wo das Limit des Potenzials der europäischen Stadt liegt und wie geht man mit dem zur Verfügung stehenden Raum um? Was sind die bestimmenden Kräfte hinter jeder Entwicklung? Was sagen Entwicklungen wie *Gated Communities*, *Gentrifikation*, *Disneyfikation*, *World* und *Global Cities*, usw. aus über die gegenwärtige gesellschaftlichen Entwicklungen? Es geht darum die Möglichkeiten und die Prozesse dahinter zu verstehen und zu veranschaulichen.

Glaubt man der Studie von Mercer<sup>67</sup> zur Lebensqualität in Städten, so sind 13 der Top 20 Städte in Europa. Allen voran behauptet Wien in den letzten Jahren den ersten Platz. Dazu kommen 3 kanadische, 2 australische und 2 Städte in Neuseeland. Genau genommen weisen diese sieben nicht-europäischen Städte zumindest eine gewisse Affinität zu Europa auf. Die Ersten Nord-Amerikanischen folgen mit Honolulu (31) und San Francisco (32). Die erste Asiatische Stadt ist Singapur auf Platz 28. Daraus könnte natürlich eine prototypische Stadt aus der Europäischen abgeleitet werden. Jedoch kann das sozial-politische Model der

<sup>67</sup> (Mercer, 2010)



europäischen Stadt nicht einfach so exportiert werden. Wie bereits beschrieben, ist sie kein gebautes Konstrukt im eigentlichen Sinne, welches wie ein Fertigteilhaus als Bausatz verschickt werden kann, denn gerade im Fall der europäischen Stadt spielt die gesellschaftliche Entwicklung eine zentrale Rolle.

Die Utopie der Moderne, Funktionen zu trennen, Planungen zu vereinheitlichen und das Leben zu Normen kann durchaus als gescheitert betrachtet werden, denn es ist eben nicht die Architektur welche Gesellschaft prägt, sondern genau andersherum. Vor allem war die gesellschaftliche Entwicklung in Europa begleitet von Höhen und Tiefen. Ausgehend von der *Demokratisierung* (eines kleinen Teils) der Bevölkerung im alten Griechenland über die Französische Revolution und zweier Weltkriegen, hin zur Europäischen Union war es ein weiter Weg, geprägt von Emanzipation und Urbanisierung sowie Polarität der Machtstrukturen.

Die europäische Stadt ist letztendlich auch nur eine ihrer vielen Möglichkeiten. Aus dieser eigentlich sehr Jungen und spezifisch Historischen Konstellation hat sich allerdings das westliche, rationalistische und fortschrittsorientierte Lebensmodell entwickelt. „Die europäische Stadt ist revolutionärer Ort, Ferment des sozialen Wandels. Die asiatische und indische Stadt waren dagegen symbolischer Ort, Abbild der göttlichen Weltordnung, Omphalos und heilige Städte.“<sup>68</sup>

Die Urbanität kann somit als die europäische Idee einer vermeintlich guten Stadt ausgelegt werden. Jedoch nicht frei von Widersprüchen,

Kontroversen und Abneigung. Aber auch dies sind zentrale Faktoren der Entwicklung. Auf der SuchenachdensozialenKonsequenzendesökologischen Umbaus, nach Organisationsformen der sozialen Gerechtigkeit und aus der Frage nach der Demokratie an sich wird sich die Zukunft des Urbanen in Europa entscheiden.

#### **DIE UTOPIE VON DER GUTEN STADT**

Die Gesamtheit der einzelnen Entwicklungsschritte der europäischen Stadt hat zu den heutigen uns bekannten Ergebnissen geführt. Das Bild einer guten Stadt ist ein Vielfältiges und es werden nur allzu gerne die unterschiedlichsten Städte auf den verschiedenen Kontinenten miteinander verglichen. Kann aus einem weltweiten Vergleich der Prototyp einer *guten* Stadt abgeleitet werden? Ein Problem stellt sicherlich die Vergleichbarkeit an sich dar. Unterschiedliche politische Systeme und Gesetze sowie die geographische Lage, der Wohlstand und Grad der Emanzipation einer Gesellschaft widersprechen einer globalen Vergleichbarkeit. Und hierbei ist der Faktor der Dimension noch gar nicht berücksichtigt. Bleibt die gute Stadt somit eine Utopie? Eine Utopie, in der die Menschen vom Arbeitszwang befreit sind, versöhnt mit der Natur, in der sich die Demokratie durchsetzt in einer selbstverwalteten Bürgergesellschaft, in der sich das Individuum ausleben kann, wo trotz Fremdheit Austausch und Kommunikation zustande kommen.<sup>69</sup>

<sup>68</sup> (Siebel, 2000, S. 34)

<sup>69</sup> Vgl. (Siebel, 2000, S. 34)

## 1.5 SYSTEMTHEORIE

### URBANE PROZESSE

Der Versuch, Städte in ihrer Gesamtheit zu betrachten und schlüssige Aussagen über das System als Ganzes zu machen, scheitert unter anderem an der bereits beschriebenen Komplexität unterschiedlichster Prozesse und Systeme die einander überlagern, beeinflussen und ergänzen. Das System *Stadt* ist vergleichbar mit dem Wetter, das zwar einem rhythmischen Prozess folgt, den wir in Frühling, Sommer, Herbst und Winter unterteilen, und dessen Determinanten wir kennen, aber über den genauen Verlauf wir kaum Vorhersagen machen können, zumindest nicht für längere Zeiträume. Solche Systeme werden daher auch als deterministisch chaotisch bezeichnet. Es wird zwar immer wieder gefordert, dass die räumliche Planung, weg vom Denken in Ist- und Soll-Zuständen, hin zum Denken in Prozessen übergeht, jedoch ist diese Transformation an sich schon eine Herausforderung, die es zu untersuchen und zu hinterfragen gilt. Als ersten Schritt muss die Prozesshaftigkeit der einzelnen Determinanten in ihren unterschiedlichen Dimensionen erfasst und charakterisiert werden.

„Städte sind, wenn man sie als dynamische Systeme auffasst, Systeme periodischer Austauschbeziehungen. Es sind die regelmäßigen persönlichen Fahrten, die regelmäßig ausgetauschten Güter, Dienstleistungen und Nachrichten, die eine Ansammlung von Standorten zu einer Stadt zusammenschweißen. Sobald man Städte nun aber als Systeme von Austauschbeziehungen ansieht, zeigt sich, dass ihre räumlich dauerhafte Struktur eben-

falls einen Teil dieser Prozesse darstellt.“<sup>70</sup>

Die Überlagerung von zwei gegensätzlichen Entwicklungsprozessen der Stadt ist maßgeblich an der Erscheinung des Stadtbildes beteiligt. Auf der einen Seite stehen *Top-down*-Planungen, typisch für die Konzeption von kleineren Objekten, wodurch die volle Kontrolle über den Prozess ermöglicht wird. Auf der anderen Seite gibt es *Bottom-up*-Entwicklungen, welche charakteristisch für die Selbstorganisation eines städtischen Systems sind, wodurch Teile der Stadt, scheinbar unkontrolliert konstruiert werden. Diese komplementären Rollen der beiden Entwurfsprozesse trugen zu einer pluralistischen Sicht auf urbane Dynamik und auf die Design-Evolution im Allgemeinen bei. Generell wird ein Entwurfsprozess an sich als ein Paradebeispiel für einen kontrollierten Prozess verstanden, in dem das Endprodukt eine direkte Folge dieses Prozesses darstellt. Daraus ergeben sich so genannte *engineerable* Design-Artefakte<sup>71</sup> für welche der Designer vorhersagen kann wie die endgültige Form und das Verhalten sein wird, beziehungsweise sein könnte. Im Allgemeinen ist diese Person ein erfahrener Profi, der in einer *Top-down*-Weise tätig ist. Andererseits entstehen aber auch selbstorganisierte Design-Artefakte, von denen die Stadt als bestes Beispiel betrachtet werden kann. Einer der Gründe, warum eine Stadt a priori nicht entworfen werden kann, ist, dass sie ein sehr großes und sehr komplexes Artefakt darstellt. Stadtplanung wird zwar im Allgemeinen als ein beabsichtigter, organisierter und kontrollierter Prozess angesehen, in

70 (Franck, 2004, S. 42)

71 Vgl. (Casakin & Portugali, 2006, S. 2)

der Realität passiert aber Stadtentwicklung zu einem nicht unerheblichen Teil aus spontanen und selbstorganisierenden Prozessen. Von lokal auftretenden Kunst- und Kulturinitiativen der Stadterneuerung und Pflege des eigenen *Grätzels*, über Verwahrlosung eines Stadtteils aufgrund Strukturschwächen, in manchen Fällen damit verbunden der Prozess Gentrifikation.<sup>72</sup>

In vielen Fällen ist der Auftraggeber ein nicht-professioneller und manchmal, in urbaner Dimension, unbewusst handelnder *Designer*, der im Zuge eines sogenannten *Bottom-up*-Prozesses tätig ist.<sup>73</sup> Dies sind unzählige Prozesse, die als Teil eines lebendigen Stadtbildes und einer permanenten *urbanen Evolution*, das Städtische immer wieder neu formen. Diese Unvorhersehbarkeit ist von grundlegender Bedeutung für die Entwicklung von Neuem.

### SELBST-ORGANISATION

Die Hauptmerkmale von selbst-organisierten Systemen beschreibt Portugali wie folgt:<sup>74</sup> *Erstens*, ein System, das offen ist, und somit ein Teil seiner Umwelt, kann eine räumlich-zeitliche Struktur erlangen und aufrechterhalten, weit weg von Gleichgewichtsbedingungen; nicht trotz, sondern als Folge einer ausreichenden Menge von Energie und Materie. Dies widerspricht der traditionell vertretenen Auffassung in der Physik, dass die Systeme an sich, als im Wesentlichen von ihrer Umgebung isoliert betrachtet werden müssen. Nach dem zweiten

72 Vgl. (Dangschat, 1991)

73 Vgl. (Casakin & Portugali, 2006, S. 9)

74 Vgl. (Portugali, 2000, S. 51)

Hauptsatz der Thermodynamik, streben solche Systeme zur molekularen Unordnung, das heißt, hin zu einer Zunahme der Entropie. *Zweitens*, dieser Fluss von Energie und Materie erlaubt dem System nicht nur, sich spontan selbst zu organisieren, eine gewisse Struktur zu erreichen und sie weit weg von Gleichgewichtsbedingungen zu erhalten, sondern auch neue Strukturen zu *schaffen* oder zu *erfinden* und neue, beziehungsweise neuartige Verhaltensweisen anzunehmen. Selbstorganisierte Systeme sind also  *kreativ*. *Drittens*, sind selbstorganisierte Systeme komplex in zweierlei Hinsicht. Einerseits, in dem Sinne, dass ihre Teile (z.B. die Moleküle in der Flüssigkeit) so zahlreich sind, dass es keine technische Möglichkeit gibt, kausale Beziehungen zwischen ihnen herzustellen. Und zweitens, dass ihre Teile und Komponenten in einer nichtlinearen Weise durch ein komplexes Netzwerk von Feedback-Schleifen miteinander verbunden sind. Mathematisch kann diese Form des Verhaltens durch eine Reihe von nichtlinearen Gleichungen beschrieben werden.

### DIE STADT ALS PROZESS

Betrachten wir nun die Städte als chaotische, sich selbst organisierende Artefakte, so finden sich alle möglichen Formen der Prozesse, von Rhythmen bis hin zu stochastischen Prozessen, innerhalb des Städtischen wieder. Manche Prozesse davon ergänzen sich, andere sind voneinander abhängig und wieder andere laufen parallel zu einander ohne eine scheinbare Verbindung zu besitzen. Dabei rei-

chen die Takte von Minuten und Stunden bis zu Jahrzehnten und Jahrhunderten.

Franck beschreibt die Prozesshaftigkeit des Städtischen unter anderem in *Die Stadt als Dynamisches System*<sup>75</sup> anhand unterschiedlicher Abhängigkeiten und Korrelationen zwischen den einzelnen Prozessen.

„*Der Inbegriff stabiler Prozesse sind Rhythmen. Rhythmen sind verschieden in der Frequenz und im Maß der Zuverlässigkeit der Wiederholung. Das Maß für die Zuverlässigkeit liegt in der Zeit, die der Rhythmus braucht, um sich nach einer Störung zu erholen. Je kürzer die Zeit ist, die ein Rhythmus braucht, um sich nach einer Störung gegebener Größe zu erholen, umso stabiler ist er als Prozess. [...] Im circadianen Rhythmus schwingt denn auch die ganze Stadt. Deren Tag- und Nachtbevölkerung unterscheiden sich auf charakteristische Weise. Im Zustand der – ob arbeitenden und konsumierenden – Aktivität ist die Bevölkerung stärker zentriert als im Zustand der Entspannung und Ruhe. Die zeitliche Ausdifferenzierung der Tag- und Nachtbevölkerung ist mit deren täglicher Umverteilung verbunden. Diese Umverteilung erzeugt die werktäglichen rush hours und bringt Städte dazu, im circadianen Rhythmus wie Organismen mit Blutkreislauf zu pulsieren. Also wechselt der tägliche Rhythmus zwischen Werktag und Wochenende. Dem täglichen ist ein wöchentlicher Rhythmus überlagert. Dem wöchentlichen Rhythmus sind monatliche, den monatlichen Rhythmen sind jahreszeitliche beziehungsweise Quartalsrhythmen überlagert. Der Stufenbau der Rhythmen hört mit den 100 jährigen nicht auf und fängt nicht erst mit den*

75 (Franck, 2004, S. 42-45)

täglichen an. [...] Räumliche Strukturen, ob natürlich entstanden oder von Menschenhand geschaffen, unterliegen Erneuerungszyklen, wenn sie tatsächlich dauerhaft sind. Die Länge der Intervalle reicht vom erdgeschichtlichen Maßstab über die jahres- und tageszeitlichen Rhythmen bis hinab zur submikroskopischen Ebene der physikalisch elementaren Schwingungen. Nicht dieses ganze Spektrum ist für die Raumplanung interessant. Aber gerade im Kernbereich des Interesses haben wir mit einem System von Maßstabsebenen zu tun, das keineswegs nur oberflächlich an das der räumlichen Maßstäbe erinnert, mit dem die Planung zu arbeiten gewohnt ist.

Betrachtet man Städte als Systeme synchronisierter Rhythmen, dann zeigt sich nicht nur der gemeinsame prozesshafte Charakter der Aufrechterhaltung und Nutzung der gebauten Struktur. Es treten dann auch die Parameter ins Bild, mit deren Hilfe sich der Unterschied zwischen dauerhafter Struktur und dynamischem Wechsel in ein Spektrum von Differenzen innerhalb der Dynamik überführen lässt.

Das räumliche Gleichgewicht, das sich als ein System von ineinander geschachtelten Rhythmen einschwingt, ist von einer Stabilität, die sich von massivsten Störungen wieder erholt. Städte gehören zu den robustesten der kulturell unterhaltenen Strukturen überhaupt. Sie überleben Erdbebenkatastrophen, Wirtschaftszusammenbrüche, politische Revolutionen und Bombenkriege. Je massiver die Störung, umso länger dauert es jedoch, bis der Gesamtprozess sich wieder erholt.

Städte stellen ein inniges Zusammen von stabilen und instabilen Prozessen dar. Ja mehr

noch: in den Prozessen, aus denen Städte als sich selbst organisierende und aufrechterhaltende Gebilde bestehen, sind beide Typen von Prozessen grundsätzlich gemischt. Das sei an den beiden Merkmalen illustriert, die in der planerischen Wahrnehmung der Städte an vorderster Stelle stehen: an der Zentriertheit der Stadtregionen und an der Aufrechterhaltung des Baubestands.

Stadtzentren, ob Hauptzentrum oder Nebenzentren, sind Ansammlungen zentraler Einrichtungen. Den Kern der zentralen Einrichtungen bilden publikumsorientierte Versorgungs- und Dienstleistungsbetriebe, die erhebliche Vorteile aus der Größenordnung des Betriebs ziehen. Publikumsorientierte Betriebe, die mit umso höherem Wirkungsgrad arbeiten, in je größerem Maßstab sie betrieben werden, neigen zu zweierlei. Sie neigen erstens dazu, einen größeren Einzugsbereich zu versorgen, und sie haben zweitens die Neigung, mit Ihresgleichen zu agglomerieren. Um die Vorteile des größeren Maßstabs zu realisieren, müssen sie ein größeres Publikum als nur die Nachbarschaft versorgen. Als publikumsorientierte Einrichtungen fallen Wege zwischen ihnen an, die durch Agglomeration mit gleichen und ähnlichen Einrichtungen vermieden oder verkürzt werden. Durch die Agglomeration wiederum werden die Wegkosten aus dem Einzugsbereich auf die Weise gemindert, dass auf einem Weg ins Zentrum mehrere zentrale Einrichtungen auf einmal besucht werden können. Die periodischen Fahrten der Nachfrager zentraler Güter in die Zentren stellen einen insgesamt stabilen Prozess dar. Er ist an Stabilität sogar vergleichbar mit demjenigen der

Umverteilung von Tag- und Nachtbevölkerung. Ein Markt hingegen, auf dem Betriebe mit zunehmenden Skalenerträgen konkurrieren, stellt einen für sich genommen instabilen Prozess dar. Die Instabilität rührt daher, dass die zunehmenden Skalenerträge die größeren gegenüber kleineren der miteinander konkurrierenden Betriebe begünstigen. Die Überlegenheit der jeweils größeren führt von offener zu monopolistischer Konkurrenz und schließlich zu einem monopolistischen Ausscheidungskampf. Durch diese Entwicklung zerstört sich der Markt – also der fragliche Prozess – selbst. Selbstzerstörung ist das Gegenteil von der Rückkehr zum Ausgangszustand. Tatsächlich wird diese Tendenz zur Selbstzerstörung nun aber dadurch aufgehalten, dass der Prozess der Konkurrenz zwischen den zentralen Einrichtungen an den Prozess der Pendelbewegungen aus dem Einzugsbereich gekoppelt wird. Mögen die Skalenerträge auch ohne Ende wachsen, die Einzugsbereiche werden es – aufgrund der Fahrtkosten – nicht. Vielmehr wird sich eben die Vielzahl von Einzugsbereichen und damit von Zentren herausbilden, die für städtische Siedlungsstrukturen charakteristisch ist. Also existiert dieses System insgesamt aufgrund der Koppelung eines hochgradig instabilen mit einem hochgradig stabilen Prozess.

Eine analoge, wenngleich völlig anders gelagerte Koppelung stellt die Aufrechterhaltung des Baubestands dar. Der Baubestand ist, wie alle geordneten Strukturen, den Kräften des Wachstums der Entropie ausgesetzt. Er muss, soll er bestehen belieben, regelmäßig erneuert werden. Das Wachstum der Entropie ist ein Prozess der Entstabilisierung, denn je höher

das Maß der Entropie eines Ausschnitts der Raumzeit, um so höher ist auch das Maß der Stochastizität der Prozesse, die zu ihm hin und von ihm wegführen. Wo die Erneuerung regelmäßig erfolgt, wird diese Art Entstabilisierung konterkariert. Renovierungen des Baubestands sind im typischen Fall nun aber mit technischen Erneuerungen verbunden. Die technische Entwicklung ist ein anderes Beispiel eines instabilen Prozesses. Sie ist ein Prozess der Entdeckung und Erfindung, das heißt, ein Prozess, in dem etwas entsteht, das nicht schon im vorgegebenen Stand des Wissens und der Kenntnisse enthalten war. Die technische Innovation stellt, anders gesagt, einen Prozess der Informationsproduktion dar.

Die innige Koppelung von stabilen und instabilen Prozessen ist, was Städte zu einerseits höchst dauerhaften und andererseits brodelnd lebendigen Gebilden macht. Städte gehören, wie gesagt, zu den dauerhaftesten gesellschaftlichen Strukturen überhaupt. Ihre Dauerhaftigkeit ist aber verbunden mit ständiger Veränderung und Entwicklung.

Vereinigt ein System mehrere stabile und mindestens eine instabile Komponente, dann kann ein sogenannter chaotischer oder seltsamer Attraktor vorliegen, der für Prozesse der Selbstorganisation charakteristisch ist. Das Verhalten des Systems wird dann deterministisches Chaos genannt.

Sowohl der Prozess der Aufrechterhaltung und Entwicklung des Systems der Zentren als auch der Prozess der Erhaltung und inneren Entwicklung des Baubestands sind Konglomerate von Prozessen, die zum Teil durch eine dämpfende und zum Teil durch

eine aufschaukelnde Anpassungsreaktion charakterisiert sind. Damit taucht die Möglichkeit auf, die selbstorganisierte Stabilität der räumlichen Struktur von Städten mittels chaotischer Attraktoren zu beschreiben.

Die konsequente Übersetzung städtischer Strukturen in dynamische Begriffe bringt neue Ansätze für die Diagnose städtischer Probleme und neue Ansatzpunkte für planerische Eingriffe zum Vorschein. Die Diagnose räumlicher Verhältnisse wird gleichnamig mit der Bestimmung der Veränderungspotentiale, denen sie ausgesetzt sind und die sie selbst enthalten. Der dynamische Ansatz legt eine Stabilitätsanalyse räumlicher Prozesse nahe, die sowohl die Taktgeber, die Koppelungsverhältnisse und die intrinsische Stabilität der Prozesse einschätzt.

Raumplanung würde so zur gezielten Stabilisierung beziehungsweise Entstabilisierung von Prozessen. Der Ansatz legt schließlich einen ganz bestimmten Umgang mit instabilen Prozessen nahe. Er regt an, Städte als informationsproduzierende Systeme im Sinne der sogenannten Informationsdynamik zu untersuchen.<sup>76</sup>

Die Fähigkeit zur Selbst-Organisation ist eine grundlegende Eigenschaft von offenen und komplexen Systemen, die plötzlich eine Ordnung einnehmen können. Die Prozesse sind geprägt von Nicht-Linearität, Nicht-Kausalität, Unsicherheit, Unordnung und Chaos. Sie sind komplex in einer Weise, dass ihre Komponenten zahlreich sind, und sie miteinander in einem nichtlinearen Modus durch ein kompliziertes

<sup>76</sup> (Franck, 2004, S. 42-45)

Netz von Feedback-Schleifen verbunden sind. Daher kann keine kausale Beziehung innerhalb des sich selbst organisierenden Systems geschaffen werden. Die Entwicklung der Städte wird daher als ein Paradebeispiel für offene, sich selbst organisierende Systeme betrachtet.

#### SYNERGETIK

Städte gelten als sehr große Artefakte. Sie sind kollektive Ergebnisse synergetischer und sich selbst organisierender Prozesse, bei denen Tausende von Teilnehmern, relativ unabhängig voneinander und lokal handelnd. Die Theorie der Synergetik befasst sich mit offenen, komplexen und sich selbst organisierenden Systemen und wird daher als eine Theorie der Selbstorganisation betrachtet. Synergetik entwickelt sich in den Bereichen der Wahrnehmungs- und Gehirnforschung. Hier wird angenommen, dass der Geist, also die Wahrnehmung, und die Interaktion zwischen internen und externen Darstellungen, wiederum selbstorganisiert sind. Es entstehen aufgabenspezifische und Kontextabhängige Systeme, die sich spontan beim Erreichen einer Kohärenz, durch eine komplexe Kooperation und Interaktion zwischen den Komponenten bilden. Auf der anderen Seite spielt der sich selbst organisierenden Prozess der Stadt als Ganzes eine Rolle bei der spezifischen Selbstorganisation der einzelnen Bestandteile.<sup>77</sup>

#### DESIGNPROZESSE

Design gilt als ein forschender, kreativer und

<sup>77</sup> (Portugali, 2000, S. 261ff)

problemlösender Prozess, durch den ein Problem identifiziert, Ziele und Zwänge definiert sowie mögliche Lösungsansätze untersucht werden. So lange bis eine optimale Lösung durch permanente Verfeinerung erreicht wird. Designprozesse gelten als zyklische und iterative Prozesse, bei denen Lösungen schrittweise verfeinert und in einer *trial and error* Methodik entwickelt werden.

Demnach ist Design in der Regel als beabsichtigter, gesteuerter und extern organisierter Prozess zu betrachten. Aber Design selbst kann auch als ein sich selbst-organisierendes System gesehen werden. Betrachtet man zum Beispiel die Entwicklung von Brancusi *Der Kuss* oder Utzons Skizzen zum Opernhaus von Sydney, so sieht man in beiden Fällen, dass die Design-Idee nicht das endgültige Design aber den Lösungsansatz in sich trägt. Das Endprodukt entsteht so gesehen aus dem Zusammenspiel zwischen, sogenannten *Synergetic Inter-Representation Networks* (SIRN) <sup>78</sup> auf der einen Seite, und einer internen und externen Repräsentation auf der anderen Seite. Hier zeigen Design-Prozesse, insbesondere solche im Zusammenhang mit komplexen Artefakten, eine Verbindung zu sequentiellen und selbstorganisierenden Prozessen.

---

78 Vgl. (Casakin & Portugali, 2006, S. 2-3)

## 1.6 DIE GENTRIFIZIERTE STADT

### GENTRIFIZIERUNG

Die Gentrifikation<sup>79</sup> beschreibt einen sozialen Umstrukturierungsprozess<sup>80</sup> eines Stadtteiles, eines Straßenzuges oder eines Wohnblockes. Dabei handelt es sich um eine *Aufwertung* des Wohnumfelds durch Restaurierungs- und Umbautätigkeit, womit in der Regel auch eine Veränderung der Bevölkerung verbunden ist. Zu unterscheiden ist die eigentliche Gentrifizierung, bei der bis dahin nicht hochwertige, durch Gewerbe geprägte Stadtviertel aufgewertet werden, von der Wiederaufwertung ehemals wohlhabender Viertel. Gentrifizierungsprozesse<sup>81</sup> laufen zwar nach typischen Mustern ab, sind aber in der Realität nicht so ohne weiteres zu bestimmen.

Wegen der niedrigen Mietpreise werden die Stadtteile für die so genannten *Pioniere* (Studenten, Künstler, Subkulturen etc.) attraktiv. Diese werten in einem ersten Schritt die Stadtteile auf und setzen einen Segregationsprozess in Gang. Mit der Zeit steigen viele Studenten in das Berufsleben ein und verdienen deutlich mehr Geld als die ansässigen Bewohner, ebenso etablieren sich manche Künstler und bringen weiter Kapital in die Stadtteile. Die ersten Investoren sehen Chancen zur Wertsteigerung und beginnen damit Häuser und Wohnungen zu restaurieren, Szeneclubs und Kneipen entstehen. Die Mieten steigen und Alteingesessene werden unter anderem durch Mieterhöhungen vertrieben. Neu Eingewanderte, Studierende oder KünstlerInnen können sich die höheren Mietpreise oft nicht mehr leisten und siedeln wie-

<sup>79</sup> Vgl. (Friedrichs, 1998, S. 57-66)

<sup>80</sup> (Dangschat, 1991, S. 27ff)

<sup>81</sup> Vgl. (Blasius, 2004, S. 21-40)

der ab. Eine neue, wohlhabendere Klientel siedelt sich an und setzt oft andere Lebensstandards durch. Immobilienunternehmen entdecken das Interesse und sanieren weitere Häuser luxuriös. Die ursprüngliche Bevölkerungsstruktur und der Charakter der Viertel wandeln sich. Die Erneuerung (Revitalisation) eines solchen Wohngebietes kann auf zwei Weisen erfolgen: zum einen durch die Investition der Eigentümer der Wohngebäude, zum anderen durch das Eindringen der statushöheren Bevölkerungsgruppe. Der erste Prozess wird als *incumbent upgrading* (Modernisierung durch Privateigentümer) bezeichnet, der zweite als Gentrifikation.

### DER PROZESS

Die empirischen Untersuchungen des Wandels haben sich zunächst auf den Austausch der Bevölkerung gerichtet und mittels eines Invasions-Sukzessions-Zyklus<sup>82</sup> veranschaulicht.

Es wird davon ausgegangen, dass eine Bevölkerungsgruppe (1) in ein Wohngebiet eindringt, das bislang vorwiegend oder ausschließlich von der Bevölkerungsgruppe (A) bewohnt wird (*Invasion*), nach und nach alle frei werdenden Wohnungen mietet, und somit nach einiger Zeit die Mehrheit der Bewohner des Gebietes ausmacht (*Sukzession*). Dadurch wird die Gruppe (1) zur dominanten Gruppe. Dieser Prozess wird dadurch verstärkt, dass die Haushalte der Gruppe (A) es vorziehen, nicht in Nachbarschaft mit Haushalten der Gruppe (1) zu leben.

<sup>82</sup> Vgl. (Dangschat, 1991, S. 102)

### DIE GEBIETE

Bei den Beobachtungen handelt es sich um Bezirke nahe dem Stadtzentrum, mit gründerzeitlichen Gebäuden die um 1900 errichtet wurden (in USA vorwiegend viktorianische). Diese Gebäude befinden sich aber zugleich in einem schlechten Zustand und werden deshalb eher von statusniedrigen Bewohnern gemietet. Daraus resultieren generell niedrige Bodenpreise und niedrige Mieten. In einigen Fällen sind Straßen, Blöcke oder der Bezirk an sich bereits für Sanierungsmaßnahmen vorgesehen. Wobei Gentrifikation am ehesten als lokales Phänomen anzutreffen ist, da es sich um die Sanierung und Aufwertung einzelner Wohnungen beziehungsweise Wohnblocks handelt.

Der Prozess wurde zuerst für Wohngebiete in nordamerikanischen und kanadischen Städten beschrieben, kann aber, aufgrund der unterschiedlichen Rahmenbedingungen (Gesetze, Migration innerhalb der Gesellschaft, usw.), nur bedingt auf Europäische Städte übertragen werden. Der Prozess ist definiert als Aufwertung eines Wohngebietes in sozialer und physischer Hinsicht und (zumindest teilweise) der Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen.

### DIE BETEILIGTEN

Die am Prozess Beteiligten werden in fünf Gruppen unterschieden.<sup>83</sup>

*Pioniere* sind die ersten die in ein neues Gebiet einziehen. Es sind überwiegend Haushalte

<sup>83</sup> Vgl. (Alisch & Dangschat, 1996, S. 95-111)

mit Personen aus der Altersgruppe 18 - 25 Jahre, mit Matura beziehungsweise Abitur als Schulbildung. Das Pro-Kopf-Einkommen liegt unter 1.000 Euro und der Familienstand ist meist ledig, ohne Kinder.

*Gentrifier* folgen (theoretisch) erst danach, da sie risikoscheuer sind. Es sind Haushalte mit Personen aus der Altersgruppe 26 - 45 Jahre, häufig mit Hochschulabschluss, einem Pro-Kopf-Einkommen von über 1.000 Euro und ebenso ledig, beziehungsweise keine Kinder. *Ultra-Gentrifier*, mit demselben Profil wie die Gentrifier, jedoch verfügen sie über ein höheres Einkommen.

*Älteren*, sind oft alteingesessene Haushalte mit Bewohnern, die 65 Jahre und älter sind.

*Andere*, bestehend aus allen restlichen Personen.

### PROBLEME

Die Beschreibungen von Gentrifikationsprozessen bringen aber auch zahlreiche Probleme mit sich, die bislang nur unbefriedigt gelöst sind. Das erste Problem besteht in der Klassifikation derjenigen Bevölkerungsgruppen, die an dem Prozess beteiligt sind. Ein bislang nicht gelöstes Problem ist die Komplikation, dass Pioniere per Definition zu Gentrifier werden, wenn sich z.B. ihr Einkommen erhöht oder das Pionier-Paar ein Kind bekommt. Dadurch erhöht sich die Anzahl der Gentrifier, ohne dass weitere zugezogen beziehungsweise Pioniere ausgezogen sind. Das zweite Problem besteht in der Abfolge der sozialen Gruppen von Pionieren und Gentrifiern. Es dringen in das Wohngebiet nicht nacheinander, son-

dern gleichzeitig Pioniere und Gentrifier ein. Schließlich ist es fragwürdig ob die ursprüngliche Bevölkerung so rasch auszieht, wie es angenommen wird. Das dritte Problem ist die Auswahl der Gentrifikationsgebiete. Bei der Analyse eines Wohngebietes wird lediglich angenommen es unterliege einer Gentrifikation. Es ist nicht klar, ob die Analyse fälschlich auf Prozesse zurückgeführt wird, die diesem Gebiet eigen sind.

## 1.7 STRATEGIEN UND PARTIZIPATION

### PROFESSIONELLE TOP-DOWN, NICHT-PROFESSIONELLE BOTTOM-UP UND PROFESSIONELLE BOTTOM-UP STRATEGIEN

*Top-Down-Designprozesse* werden in der Regel von Profis ausgeführt. Dies sind Stadtplaner, Architekten, Landschaftsarchitekten, Ingenieure, etc., die aufgrund ihrer urbanen Design-Expertise beauftragt werden.

*Bottom-up-Designprozesse* sind durch Prinzipien der Selbstorganisation gekennzeichnet und es sind in der Regel Nicht-Profis, die städtebauliche Entscheidungen treffen, ohne zu bemerken, dass sie Teil der Stadtentwicklung sind. Diese können Politiker, Investoren und Agenturen für Stadterneuerung sein. Ebenso sind es beispielsweise Anbieter der grundlegenden Versorgung (Gas, Wasser, Strom, etc.) die sowohl in verborgene Infrastruktur, wie in die Aufrechterhaltung des öffentlichen Raumes investieren, sowie lokale Gruppen die sich am Entwicklungsprozess beteiligen, oder auch Haushalte und Hausbesitzer die Eigentum erhalten oder personalisieren.<sup>84</sup>

Im Zusammenhang mit einer scheinbar spontanen, selbstorganisierten Entwicklung ganzer Stadtteile oder einzelner Baublocks bezeichnet der bereits beschriebene Begriff der *Gentrifikation* einen sozialen Wandel der Wohnbevölkerung und einer Aufwertung des Baubestandes. Durch viele kleine und vor allem private Eingriffe bewirkt *Gentrifikation* nicht nur lokale Veränderungen, sondern eben auch die Veränderung des öffentlichen Raumes. Diese Eigendynamik des Urbanen ist an sich nichts Neues, jedoch sind die *Planungsstrategien*

um darauf zu antworten, noch sehr jung und in der *Stadtplanung* noch nicht sehr verbreitet. Situativer Urbanismus, Partizipative Architektur, Open Source Architecture und Socio-Cultural Engineering sind Ansätze die vorhanden sind, aber ein Umdenken der politischen und kreativen Strukturen im Städtebau bedingen. Es geht darum das Büro zu verlassen und sich mit den Gegebenheiten des sozialen Alltages und den Orten des Alltäglichen auseinanderzusetzen. Auch muss die Konstellation zwischen AuftraggeberIn und ArchitektIn oder StadtplanerIn in Frage gestellt werden. Die klassischen Berufsbilder verlieren zunehmend an Bedeutung, denn es gilt die Stadt als die Summe ihrer Fragmente zu betrachten, wobei die Vielfältigkeit und der Unterschied der einzelnen Fragmente eine zentrale Rolle spielen.

### BEISPIELE

Die Möglichkeiten der Projekte sind vielschichtig und umfangreich. Von gut funktionierenden Projekten selbstorganisierten Initiativen, über fehlgeschlagene Entwürfe vermeintlicher Profis und spannenden Entwicklungen im Zusammenspiel beider gibt es unzählige Facetten und Beispiele. Letztendlich geht es hier um die städtebaulichen Dimensionen und die globalen Auswirkungen von einzelnen Projekten.

Portugali und Casakin<sup>85</sup> beschreiben wie *Non-professional*, beziehungsweise *bottom-up-Design*, sowohl zu permanenten Ergebnissen wie auch zur temporären Gestaltung führen können. Aber auch, wie professionelles-, beziehungs-

weise top-down-Design in vielen Fällen zu weit weg vom Nutzer gedacht wird und dadurch in der Realität auf Probleme stößt. Letztendlich beeinflussen sich diese beiden Planungsansätze aber auch gegenseitig, wodurch sie nicht völlig getrennt voneinander zu betrachten sind, denn oftmals werden Planer von bestehenden Konzepten inspiriert und übernehmen diese. Jedoch darf Top-Down nicht automatisch mit schlecht und negativ gleichgestellt werden.

Eines der Beispiele aus dem Stadtbild von Tel Aviv, welches aus einer individuellen Handlung entstand und zu einem permanenten Imagewandel führte, war die Einhausung von Balkonen. Um zusätzlichen Raum für die Wohnung zu gewinnen begann irgendwann ein Individuum seinen Balkon baulich zu schließen. Der spontane Entwurf durch ein einziges, *nicht-professionelles* Individuum eingeleitet, führte zu einem prägenden Einfluss für das Erscheinungsbild vieler Städte in Israel.

Ein weiteres Beispiel für Individuelle Eingriffe mit einer globalen Auswirkung ist das beschriebene Phänomen der Gentrifikation. Obwohl sich die Nutzungen innerhalb der Gebäude oft ändern können, bleiben ihre äußere Erscheinung und Form unberührt, wodurch sie einen längst vergangenen Charakter bewahren, aber eine Verwertung im ursprünglichen Sinne unmöglich geworden ist. Beispiele für Gentrifikation sind die Vielzahl von Industriebauten in der Peripherie von New York City, die in Lofts umgewandelt wurden. Diese gelten als das Paradebeispiel der Gentrifikation. Es betrifft nicht nur das Gebäude selbst, sondern hat auch einen direkten Einfluss auf die Erscheinung und die Dynamik der ganzen Stadt.

Ein anderes und politisch motiviertes Beispiel, für die schrittweise Veränderung des Images der Stadt sind die Fußgängerzonen von Kopenhagen.<sup>86</sup> In der Folge war auch hier ein kultureller Wandel ihrer Bewohner im Laufe der Zeit. Als ein wichtiger Faktor dieses Phänomens wurde die Entwicklung einer Caféhaus-Kultur festgestellt, die, anfangs fast unbekannt, mit der Umwidmung der ersten Straßen in Fußgängerzonen entstand.

Zusätzlich gibt es noch die informelle Aneignung des öffentlichen Raums durch die Existenz einer Vielzahl von temporären Aktivitäten. Der öffentliche Raum bietet die Möglichkeit für politische Darstellung, Verkaufsaktivitäten, sowie für die Interaktion zwischen Referenten und zufällige Zuschauer. Zum Beispiel die Nutzung des öffentlichen Raumes durch Straßenkünstler, die Bilder malen, Porträts zeichnen oder Skulpturen bauen.

Ein interessantes Phänomen aus den Vereinigten Staaten ist der *Garagenverkauf*, der sich in vielen Städten zu einem traditionellen Erscheinungsbild entwickelt hat. Auch die *Flohmarktkultur* in Europa stellt ein ähnliches, aber doch anders geprägtes Beispiel dar. Der Unterschied liegt in der Wahrnehmung zwischen öffentlichem und privatem Raum. In den Vereinigten Staaten passiert der Verkauf auf privaten Grundstücken, in Europa im öffentlichen Raum oder halböffentlichen Hinterhöfen. Alle samt stellen Beispiele von individuellen Initiatoren dar, die nicht im Sinne von Stadtplanung gedacht waren, beziehungsweise sind, aber eine Auswirkung auf das städtische Gefüge entwickelt haben.

Dem gegenüber stehen Beispiele eines, leider oftmals verfehlten, Top-Down Planungsprinzips. Einiger dieser Planungen beinhalten auch Bottom-up-Prozesse und stellen somit eine Mischform dar. Zusätzlich werden viele Top-Down-Planungen im Augenblick als negativ betrachtet und bekommen erst mit der Zeit die Zustimmung der Bevölkerung und Benutzer. Die großen städtebaulichen Eingriffe der Ringstraßen und Boulevards in den europäischen Städten fand sicher nicht bei allen Zustimmung und sind heute nicht mehr wegzudenken aus dem Stadtbild.

Die Gestaltung der Balkone in Zickzack-Form beschreibt Portugali<sup>87</sup> als ein Beispiel für ein Design-Paradigma, als Reaktion auf Bottom-up-Prozesse (die Einhausung offener Balkone). Diese Art von *technischer* oder *mechanischer* Top-down-Planung sollte in der Theorie den Einfall von natürlichem Licht in der Wohnung und die Beziehungen zwischen den Innen- und Außenräumen verbessern, aber eigentlich hilft es die Integrität und ästhetische Qualität der Fassade zu bewahren, die somit nicht mehr von ihren Benutzern verändert werden kann. In diesem Fall wurde somit die Top-Down-Planung restriktiv verwendet, was durchaus kritisch zu betrachten ist.

Ein Beispiel für einen erfolglosen Top-Down-Prozess ist der Fall des Dizengoff-Areals, ebenso in Tel Aviv.<sup>88</sup> Eine bemerkenswerte Kluft zwischen den Entscheidungen der Regierung und deren professionellen Planern auf der einen Seite, sowie den Wünschen und Bedürfnissen der Anwohner auf der anderen Seite, verur-

84 Vgl. (Casakin & Portugali, 2006, S. 9)

85 Vgl. (Casakin & Portugali, 2006, S. 11)

86 Vgl. (Casakin & Portugali, 2006, S. 11)

87 Vgl. (Casakin & Portugali, 2006, S. 11)

88 Vgl. (Casakin & Portugali, 2006, S. 11)

sachte das Scheitern.

Londons Autobahn-Ergänzung stellt ein ähnliches Beispiel, eines erfolglosen, negativen Top-down-Prozesses dar. Nach dreizehn Jahren, in denen große Anstrengungen und erhebliche Mittel investiert wurden, war das Projekt schließlich gescheitert. Dies war teilweise auf die negativen Reaktionen seitens der Anrainer zurückzuführen, die ihre Häuser und Nachbarschaften durch das Projekt bedroht sahen.

Der Ibn Gvirol Boulevard in Tel Aviv zeigt den Fall eines erfolgreichen Designparadigmas.<sup>89</sup> Die Arkaden des Boulevards haben aufgrund ihrer dominanten städtebaulichen Erscheinung die Funktion eines der wichtigsten Wahrzeichen der Stadt übernommen. Gegenwärtig muss jeder Designer (Berufsmäßig oder Nicht-Profi), der in dieser Gegend der Stadt tätig ist, die Arkade als eine grundlegende Einschränkung in seinem Design berücksichtigen.

Ein faszinierendes Beispiel aus dem Bereich professionelles Bottom-Up Design stellt *The Million Donkey Hotel* in Prata Sannita, ein Projekt von feld72 im Rahmen des *Villaggio dell'Arte* von PaeSEsaggio – *Azione Matese* dar. Mit sehr begrenzten finanziellen Mitteln und einem noch begrenzteren zeitlichen Rahmen, aber mit umso mehr Enthusiasmus und Partizipation der lokalen Bevölkerung entstand ein Projekt, welches eine nachhaltige Entwicklung des Ortes initiierte. Das zentrale Thema war Migration und ihre Konsequenzen. Der Ort wurde im Laufe des letzten Jahrhunderts durch die von Armut hervorgerufenen Migrationsbewegungen stark in Mitleidenschaft gezogen und präsentierte sich

als ein, nur mehr von einer kleinen Minderheit älterer Personen bewohntes Dorf, mit einer sehr großen Anzahl an leer stehenden, teilweise bereits ruinenartigen Gebäuden. Im August 2005 wurde eine Gruppe von internationalen und nationalen Künstlern eingeladen, um im Regionalpark des Matese bei Neapel durch partizipative Kunstprojekte mit der ansässigen Bevölkerung die Fragen von Identität, Territorium, Sozialraum und Landschaft zu thematisieren. „THE MILLION DONKEY HOTEL Prata Sannita wird in seiner Gesamtheit als großes, verstreutes Hotel gesehen, welches noch Zimmer frei hat: die nunmehr verlassenen Räume. [...] Durch den Eingriff sollen auch die Bewohner angeregt werden, in einem zweiten Schritt die übrigen verlassenen Räume als weitere Bausteine dieses hyperrealen Hotels zu verstehen und dementsprechend zu reaktivieren. Durch das Wieder-Aufspüren all dieser vergessenen Räume und Zwischenräume wird das alte Zentrum auch wieder für die Jugend als alltäglicher Erfahrungsraum bewusst gemacht.“<sup>90</sup>

Die Beispiele veranschaulichen die Vielschichtigkeit der Problematik in der Stadtplanung. Es treffen unterschiedliche Standpunkte und Wahrnehmungsebenen aufeinander, die sich in einer Architektur der Stadt manifestieren. Wirtschaft und Politik, Besitzer und Nutzer definieren die Aufgaben der ArchitektInnen und StadtplanerInnen. Das alles muss dann noch innerhalb eines gesetzlichen Korsetts und verbindlichen Normen realisiert werden. Viele der Probleme eines traditionellen Top-down-Ansatzes liegen aber auch in den oft

mehrjährigen Verfahren, dessen Resultat von der Realität zumeist überholt ist.<sup>91</sup>

89 Vgl. (Casakin & Portugali, 2006, S. 11)

90 (Feld72, 2005)

91 (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 38)



**2**

**RAUM UND  
STRUKTUR**



## POTENZIELLES WACHSTUM

Seit dem Jahr 2008 leben mehr als die Hälfte der Menschen in Städten<sup>1</sup>. Das so ländlich auftretende Österreich ist da keine Ausnahme. Der Urbanisierungsgrad liegt bei etwa 67%.<sup>2</sup> Von den zirka 8,4 Millionen Einwohnern leben ein Fünftel in der Bundeshauptstadt Wien (Stand: Anfang 2010).<sup>3</sup>

Der Kernraum Österreichs wird durch das Donautal und seine Nebenlandschaften gebildet und umfasst zirka 15% des Staatsgebietes, jedoch leben fast die Hälfte der 8,4 Millionen Einwohner in diesem Großraum, davon mehr als 2 Millionen in der Metropolregion von Wien.<sup>4</sup> Am Beispiel der Bundeshauptstadt präsentiert sich eine Geschichte des Städtischen, die zeigt welche zeitlichen und demographischen Dimensionen im Städtebau und Urbanismus verstanden werden müssen. Als Stadt, die bis Anfang des 20. Jahrhunderts das Zentrum einer Monarchie war, beziehungsweise eines Systems von Monarchien, gehörte Wien mit fast 2,1 Millionen Einwohnern zu den größten Städten der Welt. Wobei sich die Bevölkerung zwischen 1870 und 1910 mehr als verdoppelte.<sup>5</sup> Dann schrumpfte Wien nach dem Zerfall der Österreich-Ungarischen Monarchie und dem zweiten Weltkrieg auf knapp unter 1,8 Millionen, und weiter auf 1,5 Millionen bis 1980,<sup>6</sup> um danach wieder in ein sehr langsames, aber beschleunigendes Wachstum überzugehen. Im Hauptszenario steigt die Bevölkerungszahl Wiens stetig an und über-

schreitet im Jahr 2038 die Zweimillionengrenze. Ein Bevölkerungsrückgang wird nur für den theoretischen Fall einer *Nullwanderung* prognostiziert.<sup>7</sup> Jedoch sind solche Zahlen immer mit Vorsicht zu betrachten und das tatsächliche Wachstum ist nur schwer prognostizierbar.

Es ist allerdings eine reale Tatsache, dass Wien gegenwärtig wächst und weiter wachsen wird. Es wird davon ausgegangen, dass das stärkste Bevölkerungswachstum in den Ballungsräumen zu erwarten ist.<sup>8</sup> Städte und ihre Umlandgebiete, insbesondere der Großraum Wien, werden in Zukunft an Bevölkerung dazugewinnen, strukturschwache Industrieregionen sowie schwerere erreichbare Bezirke Österreichs werden schrumpfen. Die relativ stärksten Zuwächse sind im nördlichen und südlichen Wiener Umland zu erwarten. Bis im Jahr 2030 werden diese beiden Regionen mit einem Anstieg der Bevölkerung um 21% rechnen müssen. Der Suburbanisierungsprozess Wiens reicht bis in das nördliche Burgenland, wo die Bevölkerungszahl bis 2030 um 14% zunehmen wird. Wien selbst wächst im Vergleich dazu *bloß* um voraussichtlich 13%. In der Bundeshauptstadt werden zwar Geburtenbilanz und Wanderungssaldo gegenüber dem Ausland positiv sein, die Stadt hat aber gegenüber ihrem Umland deutliche Binnenwanderungsverluste zu verzeichnen.<sup>9</sup> Diese Zahlen relativieren und verlagern sich in den letzten beiden Jahren jedoch aufgrund der steigenden Energiepreise und der Wirtschaftskrise. Der Trend geht tendenziell

wieder zurück in die Stadt, beziehungsweise in den städtischen Großraum. Mehr Menschen brauchen mehr soziale Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen und Altenbetreuung, der öffentliche Verkehr muss mitentwickelt werden und mehr Menschen konsumieren mehr Güter und produzieren daher auch mehr Müll. Mehr Arbeitsplätze werden benötigt und vor allem mehr Wohnflächen.

Es gibt einige Faktoren die für ein sich beschleunigendes Wachstum sprechen. Die Mercer-Liste 2010<sup>10</sup> zum weltweiten Vergleich von Lebensqualität der Städte beinhaltet ein paar davon. Nicht nur, dass Wien seit einigen Jahren diese Liste anführt, spricht als lebenswerteste Stadt der Welt gelistet ist, sondern auch eine der verhältnismäßig niedrigsten Kriminalitätsraten im internationalen Vergleich aufweist. Dazu kommt ein guter Zugang zur Bildung – welcher aber bereits aufgrund mangelnder Kapazitäten eingeschränkt wurde. Des Weiteren besitzt Wien ein sehr gut ausgebautes öffentliches Verkehrssystem und einen durchaus attraktiven öffentlichen Raum, mit einem relativ hohen Grünanteil. Das sind alles durchwegs Gründe die das Leben in der Stadt und ihrem Großraum interessant machen. Zu diesen lokal gegebenen Faktoren sind in den letzten Jahren noch regionale und globale Entwicklungen dazugekommen. Zwar sind seit dem Fall des *Eisernen Vorhangs* schon über 20 Jahre vergangen, so ist doch erst seit der EU-Osterweiterung von 2004 die Möglichkeit eröffnet worden, für die Entwicklung einer zentral-europäischen Identität. Unter dem Begriff Centrope finden sich auch schon Regionen der vier Länder: Tschechische Republik, Slowakei,

Ungarn und Österreich zusammen, um eine gemeinsame Entwicklung zu ermöglichen. Allerdings ist das tatsächliche Potenzial noch nicht absehbar und hängt in erster Linie von dem politischen Willen dahinter ab. Je nach Definition der Grenzen, leben zirka 6,5 Millionen in diesem zentraleuropäische Großraum und die Region wird sich voraussichtlich noch weiter entwickeln und zusammenwachsen in den nächsten Jahren.

Ein weiterer und sehr wichtiger Entwicklungsschritt, nicht nur der Europäischen Union, sondern auch für diese Centrope-Region und dadurch letztendlich auch für Wien, war die EU-Osterweiterung von 2007, denn durch Rumänien und Bulgarien hat die EU nicht nur einen Zugang zum Schwarzen Meer, sondern auch einen durchgängigen Donauraum. Zusammen mit Rhein, Main und dem Main-Donau-Kanal, ergibt sich somit eine internationale Wasserstraße, welche die Nordsee mit dem Schwarze Meer verbindet.

Österreich ist mit seiner geographischen Lage innerhalb des Zentralraums von Europa und seinen traditionellen Verbindungen Richtung Osten, somit sicherlich zu den *Gewinnern* der EU-Erweiterungen zu zählen. Wesentlich wichtiger ist jedoch, die daraus resultierende Möglichkeit der Entstehung einer Zentraleuropäischen Region, die noch vor wenigen Jahren, aufgrund des *Eisernen Vorhangs*, in diesem Sinn und vor allem Umfang undenkbar gewesen wäre. Die Entwicklungsstrategie der EU ist durchaus von wirtschaftlichen Interessen gesteuert. „Im Europäischen Kernraum leben auf 20 Prozent der Fläche des EU-Gebietes ca. 40 Prozent der EU-Bevölkerung und wird ca. 50 Prozent

des EU-Bruttoprodukts erwirtschaftet.“<sup>11</sup> Die Entwicklung des Donauraumes bringt zusätzliches Wachstumspotential und Entwicklungsmöglichkeit und wird vor allem auch den zentraleuropäischen Raum betreffen. Insgesamt umfasst das Donaubecken 14 Länder und gehört mit über 2.800 km zu den längsten Flusslandschaften in Europa. Einerseits befinden sich hier sowohl einige der reichsten wie auch der ärmsten Staaten Europas. Es erscheint nicht ganz zufällig, dass es bereits Pläne von der EU gibt, diesen Wirtschaftsraum auszubauen und die Entwicklung mit 100 Milliarden Euro zu fördern.<sup>12</sup> Der Vergleich mit dem Rhein zeigt dann auch die Richtung in die es gehen soll. Werden derzeit entlang der Donau 50 Millionen Tonnen Güter verfrachtet, so sind es auf dem Rhein über 330 Millionen.

## STÄDTEBAULICHE ENTWICKLUNG

Glaukt man dem bereits erwähnten Markforschungsinstitut Mercer, so stellt Wien seinen Bewohnern gegenwärtig das weltweit beste urbane Umfeld zur Verfügung. An dieser Stelle muss aber die Frage gestellt werden, wie sich dieses System in Zukunft entwickeln kann und wird?

Der UNO-Bericht aus dem Jahr 2007 über die Entwicklung der Weltbevölkerung, kommt zu düsteren wie ermutigenden Schlussfolgerungen und sieht in der Verstädterung der Welt die größte Herausforderung für die Zukunft. Bereits seit dem Jahr 2008 lebt der überwiegende Teil der Weltbevölkerung in einem urbanen Umfeld und wird am rasantesten in den ärmsten Ländern

<sup>11</sup> (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 34)

<sup>12</sup> Vgl. (Europäische Kommission, 2010, S. 1)

<sup>1</sup> Vgl. (UNO, 2007, S. 1)

<sup>2</sup> Vgl. (SeBaWorld, 2008)

<sup>3</sup> Vgl. (Statistik Austria, 2010, S. 12)

<sup>4</sup> Vgl. (Brinkhoff, 2011)

<sup>5</sup> Vgl. (Referat Statistik und Analyse MA05, 2008)

<sup>6</sup> Vgl. (Referat Statistik und Analyse MA05, 2008, S. 1)

<sup>7</sup> Vgl. (Statistik Austria, 2010, S. 1)

<sup>8</sup> Vgl. (Hanika, 2010, S. 75-76)

<sup>9</sup> Vgl. (Hanika, 2010, S. 76)

<sup>10</sup> Vgl. (Mercer, 2010)

## 2.1 AUSBLICK FÜR WIEN

der Welt wachsen. Bis 2030 sollen rund 60% der Menschheit bereits in Städten wohnen.<sup>13</sup> Ausgehend von den Zahlen der Statistik Austria und davon, dass Wien wie prognostiziert wächst, ist in den nächsten 30 Jahren ein Anstieg der Bevölkerungszahlen um zirka 20% zu erwarten.<sup>14</sup> Aus diesem Wachstum der Stadt ergeben sich zwei unterschiedliche Szenarien: Einerseits eine Erhöhung der Dichte im Stadtraum, gemessen an den Einwohnern pro km<sup>2</sup>, und andererseits eine Ausdehnung des Urbanen deutlich über die eigentlichen Stadtgrenzen hinweg ins Suburbane, womit auch eine Reduktion der urbanen Dichte der Kernstadt verbunden sein wird.

Städte belasten zwar die Umwelt mehr als ein (vermeintlich) ländliches Umfeld, sind aber beim Pro-Kopf Energieverbrauch deutlich effizienter. Werden diese Werte im internationalen Vergleich gegenübergestellt, ergeben sich gravierende Unterschiede zwischen den Städten in Amerika, Asien und Europa. Afrikanische Städte sind natürlich ein eigenes Thema, abgesehen von ein paar Ausnahmen im Norden und Süden.

Atlanta hat nicht nur den extremsten Pro-Kopf-Energieverbrauch, sondern weist mit lediglich 1.500 Einwohner pro km<sup>2</sup> eine vergleichbare Dichte wie Wels in Oberösterreich auf. Dass es in einem derartigen *städtischen* Umfeld an Urbanität und Effizienz mangelt, ist schon aufgrund dieses Parameters verständlich und nachvollziehbar. Dem gegenüber stehen die Megacities in Asien, allen voran die Metropolregion um Tokio mit den vermeintlich *besten* Werten hinsichtlich Dichte und

Energieverbrauch. Die Europäischen Städte siedeln sich im Mittelfeld an.<sup>15</sup>

#### **DIE GEFAHREN UND NACHTEILE DER SUBURBANISIERUNG**

Der beherrschende Prozess der Stadtentwicklung seit Ende des Ersten Weltkriegs ist einer der Suburbanisierung, dem Wachstum der Stadt weit über die kommunalen Grenzen hinaus in die Suburbia. Angesichts der steigenden Energie- und Ressourcenprobleme kann die Suburbanisierung oder der *Urban Sprawl* keine Lösung für die Zukunft darstellen! Im Vergleich zu Europa, leben in den US Metropolitan-Areas zwei Drittel der Bevölkerung in den Suburbs. Abgesehen von der qualitativen Veränderung der Sozialstruktur die mit dem Prozess der Suburbanisierung verbunden ist, stellt sich ein weiteres Problem ein. Der für die europäischen Stadtzentren konstitutive Handel wandert ebenso ab, in die Einkaufszentren am Stadtrand. Wodurch eine weitere Umschichtung, hin zum wöchentlichen Großeinkauf mit dem PKW im Einkaufszentrum stattfindet.

„Besonders schwerwiegend für die europäische Stadt ist, dass die Gründerfunktion der mitteleuropäischen Stadt, nämlich der Markt und Handel, die Kernstädte verlassen. Die westdeutschen Innenstädte haben in den letzten Jahren im Durchschnitt 2% an Umsatz verloren.“<sup>16</sup>

13 Vgl. (UNO, 2007, S. 1)  
14 Vgl. (Statistik Austria, 2010)  
48

15 Vgl. (Vanstiphout, 2007, S. 113)  
16 (Siebel, 2000, S. 29)

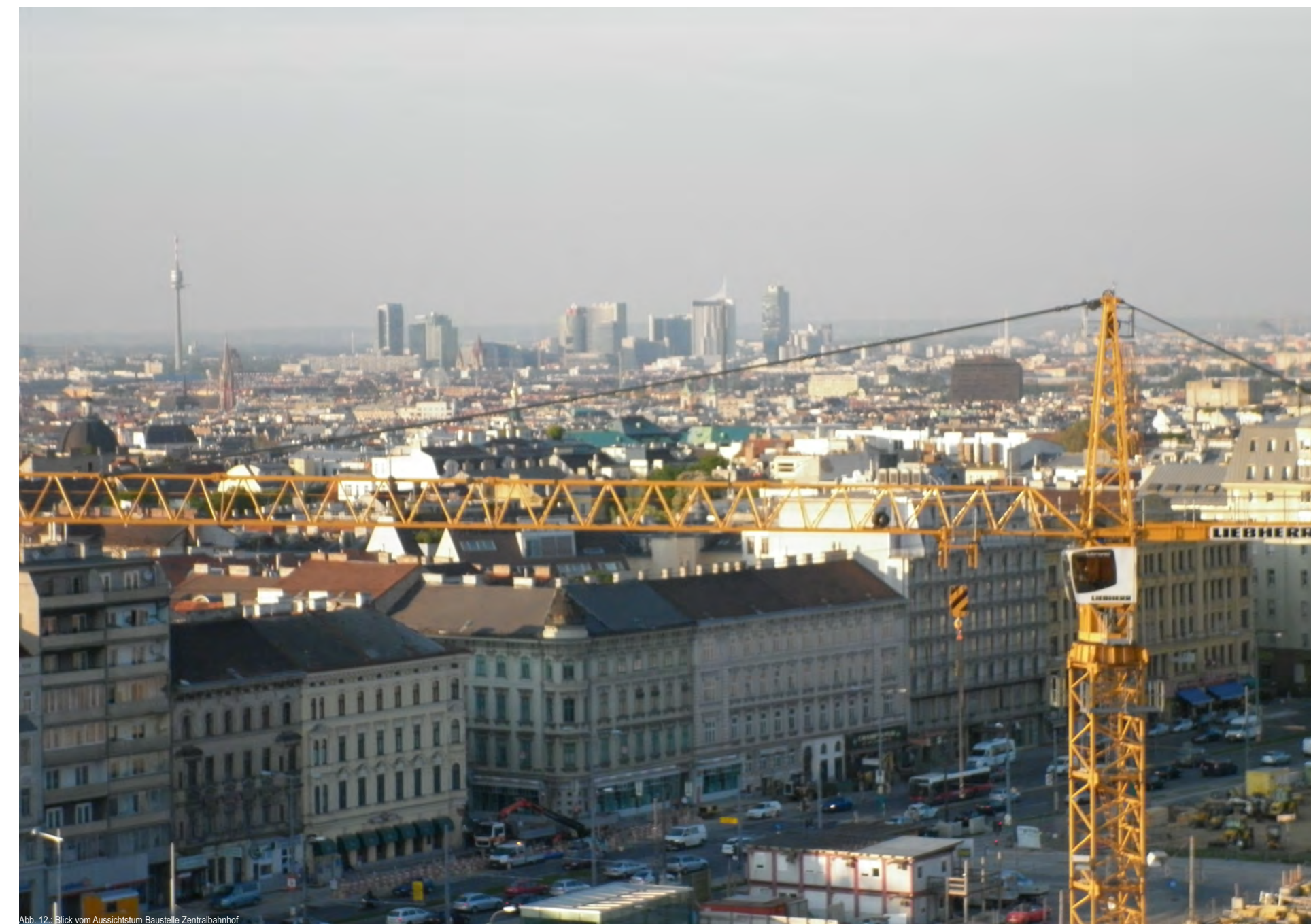
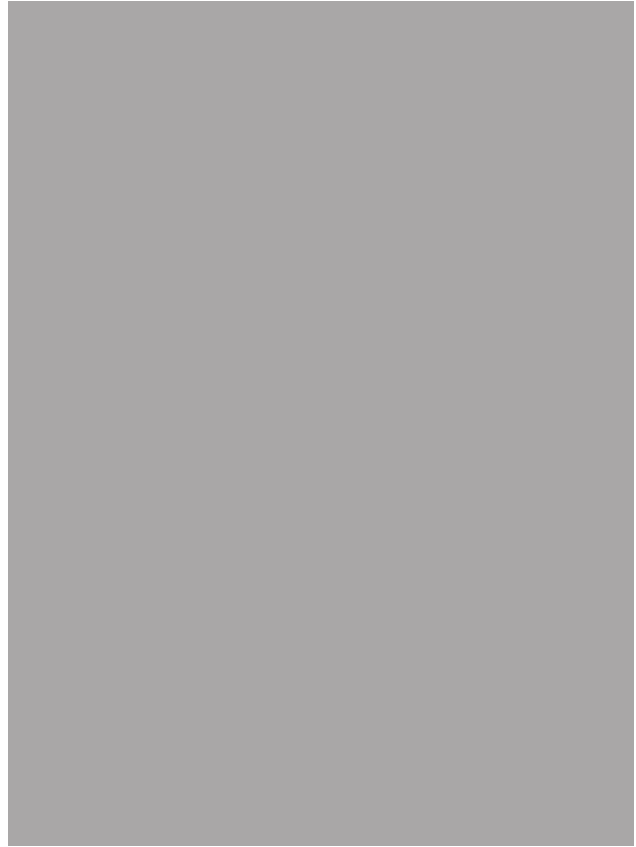


Abb. 12. Blick vom Aussichtsturm Baustelle Zentralbahnhof



## 2.2 EUROPA





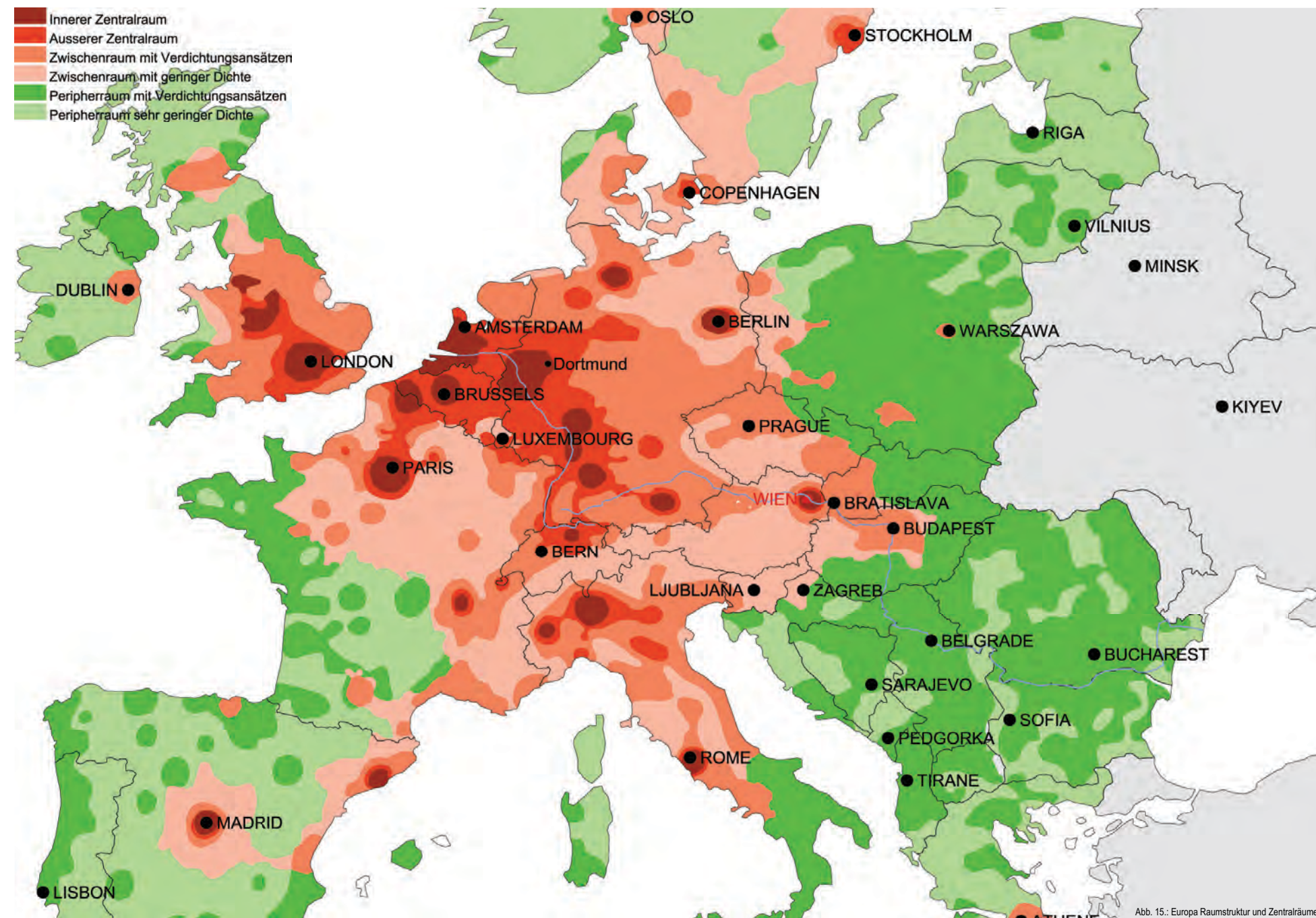
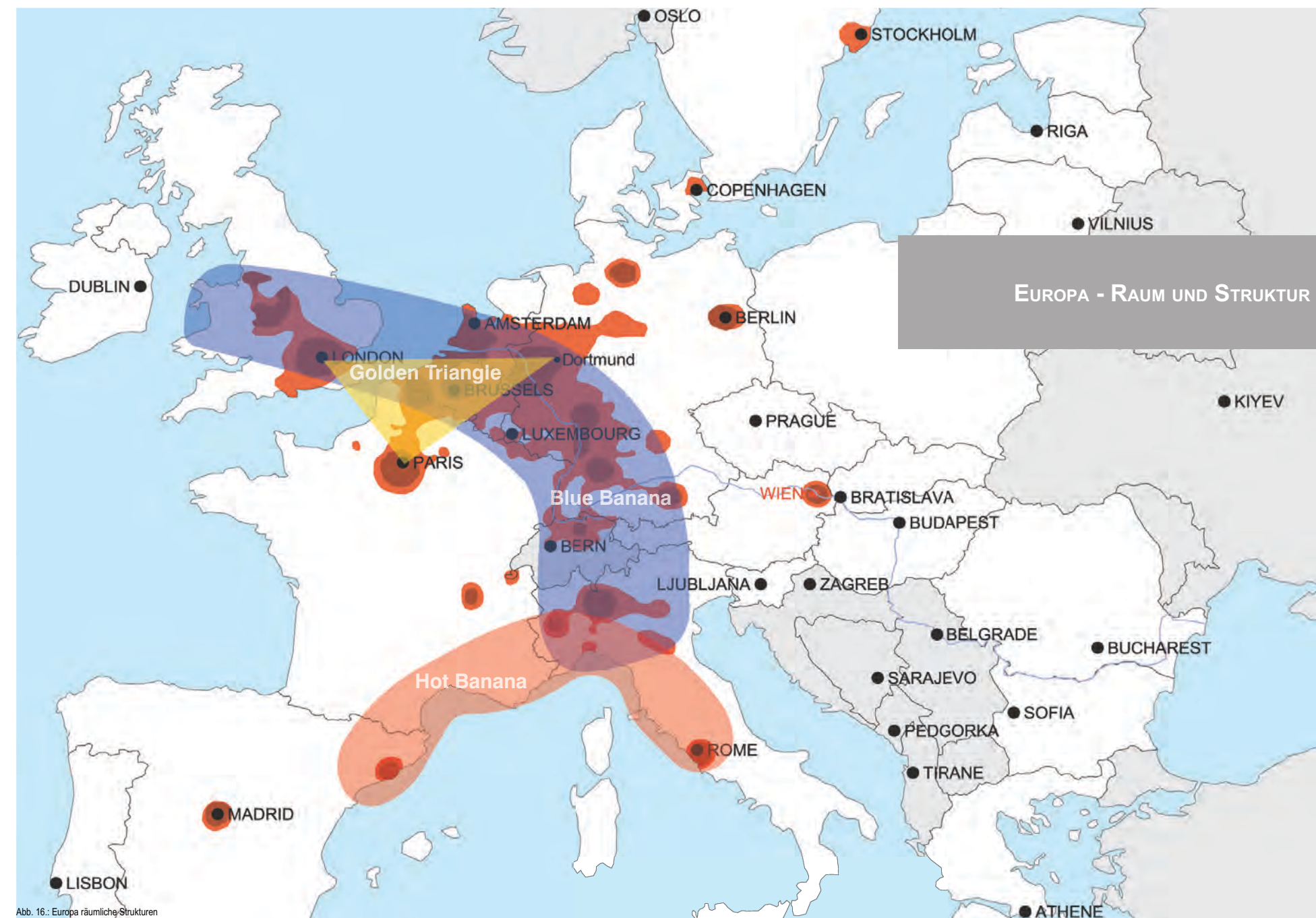


Abb. 15.: Europa Raumstruktur und Zentralräume



EUROPA - RAUM UND STRUKTUR

Abb. 16.: Europa räumliche Strukturen

#### BLUE BANANA

Die „Blue Banana“ oder „Europäische Megalopolis“ ist ein theoretischer Ansatz eines nicht durchgängigen urbanen Korridors mit zirka 90 Millionen Einwohnern und erstreckt sich vom Nord-Westen Englands bis ins nördliche Italien. Dieser europäische Großraum beinhaltet eine der weltweit höchsten Konzentrationen an Einwohnern, Finanzen und Industrie. Das Konzept der „Blue Banana“ wurde 1989 von RECLUS, einer Gruppe Französischer Geographen unter der Leitung von Roger Brunet entwickelt.

Dieser Korridor entstand aus diversen Gründen und wird teilweise auf die Teilung Europas nach dem zweiten Weltkrieg zurückgeführt wodurch die Nord-Süd-Beziehungen gestärkt und die Ost-West-Beziehungen geschwächt wurden. Jedoch gab es schon davor große zusammenhängende Wirtschaftsräume in diesem Bereich, wie den Ruhrpott, die Randstadt oder die Gegend um Manchester und es war so gesehen nur eine Frage der Zeit, dass diese aufgrund ihrer Anziehungskraft zusammenwachsen.

#### HOT BANANA

Es gibt Tendenzen der Umschichtung der Produktionszentren von der „Blue Banana“ hin zu diesem mediterranen Raum zwischen Barcelona und Rom. Sowohl Hightechcluster wie auch Schwerindustrie siedeln sich hier vermehrt an. Dies ergibt sich aus mehreren Gründen und ist nur schwer fixierbar. Einerseits wandelt sich die zentraleuropäische Raumstruktur hin zu Finanzwesen und Dienstleistung, andererseits wird die Umschichtung durch lokale Impulse gefördert, beispielsweise die Entwicklungen in und um Barcelona.

#### GOLDEN TRIANGLE

So genannte „Golden Triangles“ sind überall auf der Welt anzutreffen. Es sind meistens Regionen mit einer bestimmten Dichte an High-Tech-Industrie und Produktionsstandorten, sowie Forschungseinrichtungen, beispielsweise Luft- und Raumfahrttechnologie. In Europa wird die Region zwischen London, Paris und Dortmund als „Golden Triangle“ bezeichnet.

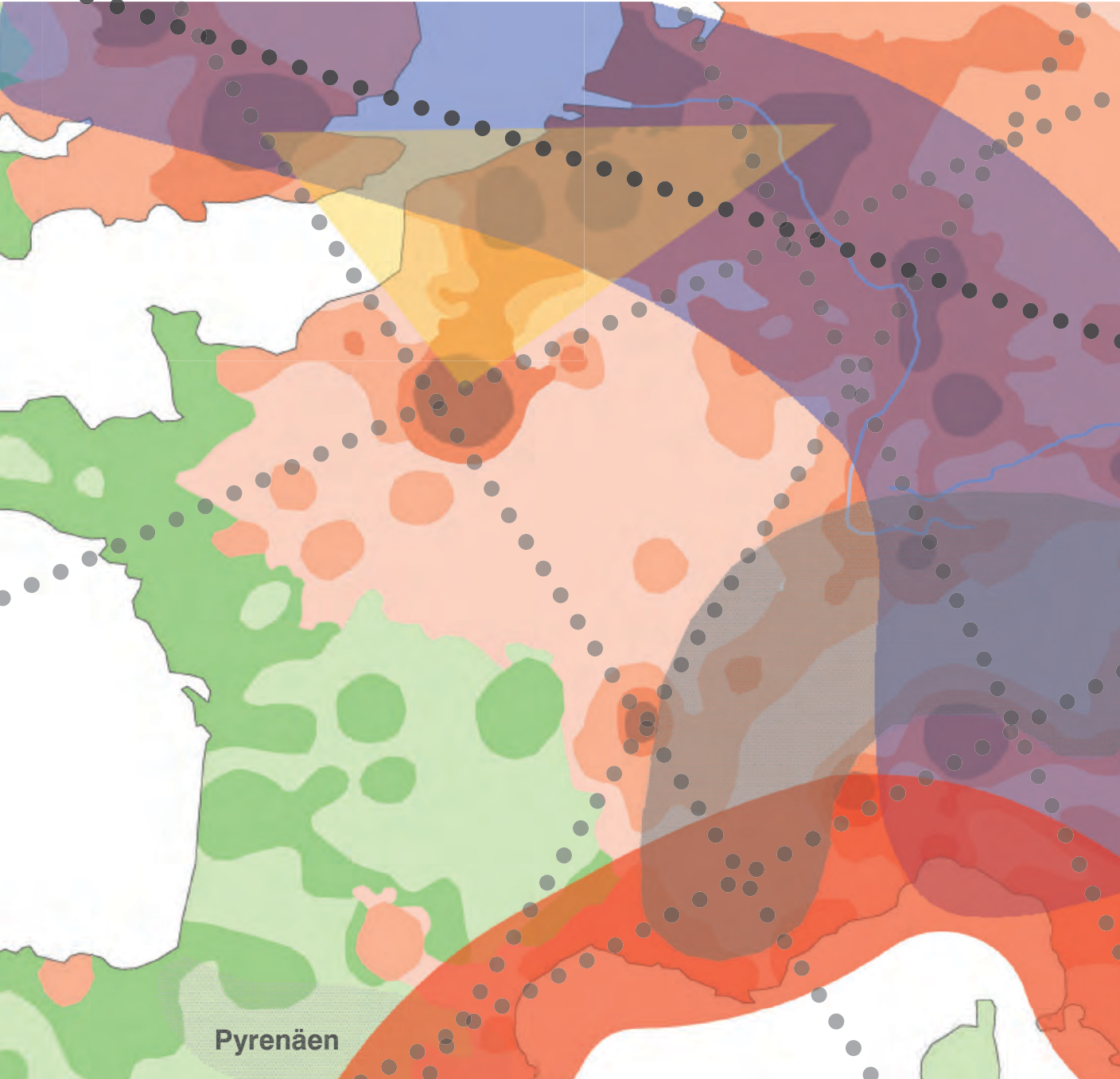




Abb. 18.: Donauraum Topographie



Durch die EU-Osterweiterung von 2007, hat die EU nicht nur einen Zugang zum Schwarzen Meer, sondern auch einen durchgängigen Donauraum. Zusammen mit dem Rhein, dem Main und dem Main-Donau-Kanal, ergibt sich somit eine internationale Wasserstraße auf dem Territorium der EU, welche die Nordsee mit dem Schwarze Meer verbindet.

### 2.3 DONAURAUM

Die Entwicklung der EU ist durchaus von wirtschaftlichen Interessen gesteuert. Die Entwicklung des Donaubaumes bringt zusätzliches Wachstumspotential sowie Entwicklungsmöglichkeiten und wird vor allem auch den zentraleuropäischen Raum betreffen. Insgesamt umfasst das Donaubecken 14 Länder und gehört mit über 2.800 km zu den längsten Flusslandschaften in Europa. Einerseits befinden sich hier sowohl einige der reichsten wie auch der ärmsten Staaten Europas. Es erscheint nicht ganz zufällig, dass es bereits Pläne von der EU gibt, diesen Wirtschaftsraum auszubauen und die Entwicklung mit 100 Milliarden Euro zu fördern.<sup>1</sup> Der Vergleich mit dem Rhein zeigt dann auch die Richtung in die es gehen soll. Werden derzeit entlang der Donau 50 Millionen Tonnen Güter verfrachtet, so sind es auf dem Rhein über 330 Millionen.

<sup>1</sup> Vgl. (Europäische Kommission, 2010, S. 1)



Abb. 19.: Donaunraum Einwohner, wachsende und schrumpfende Städte

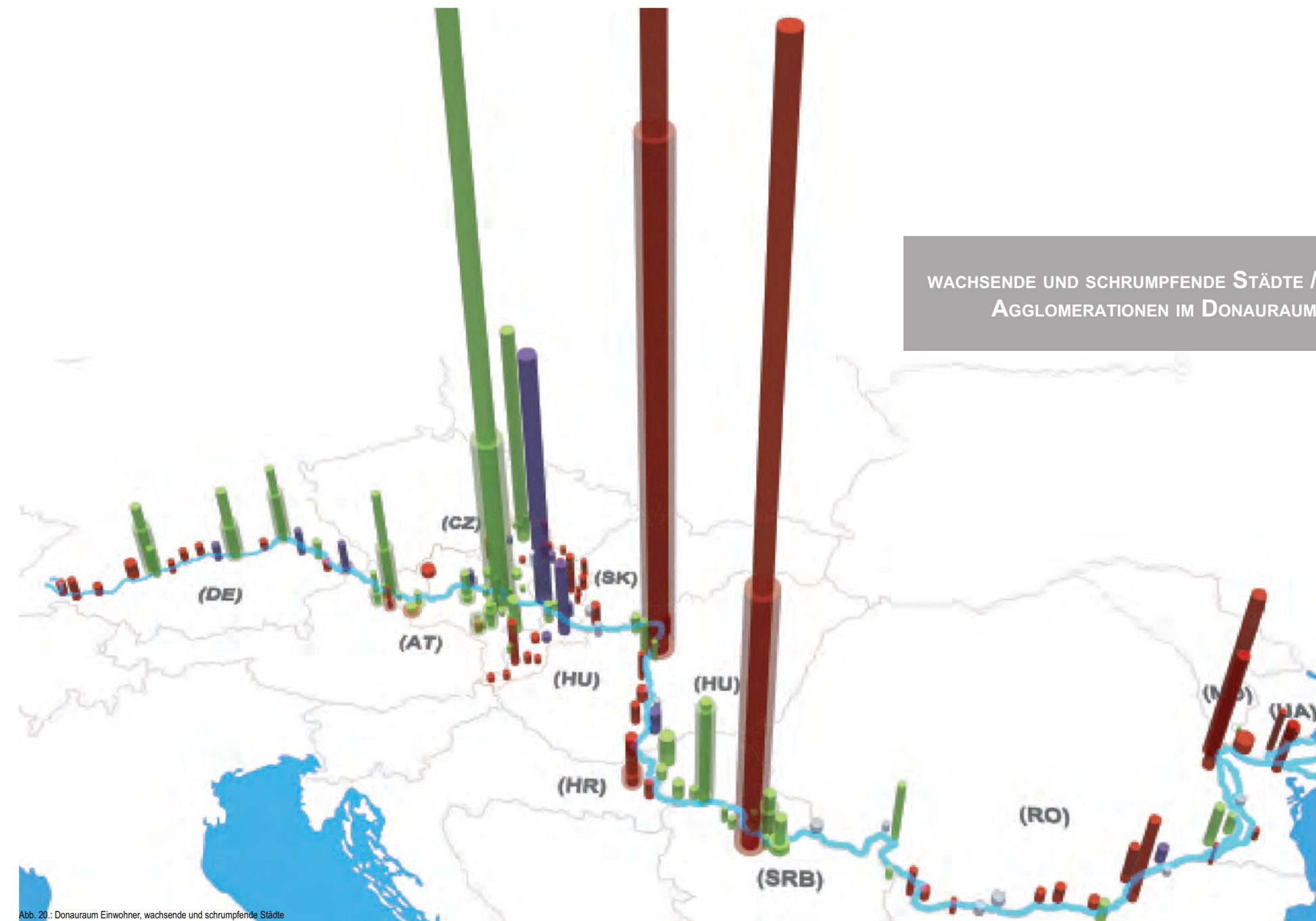
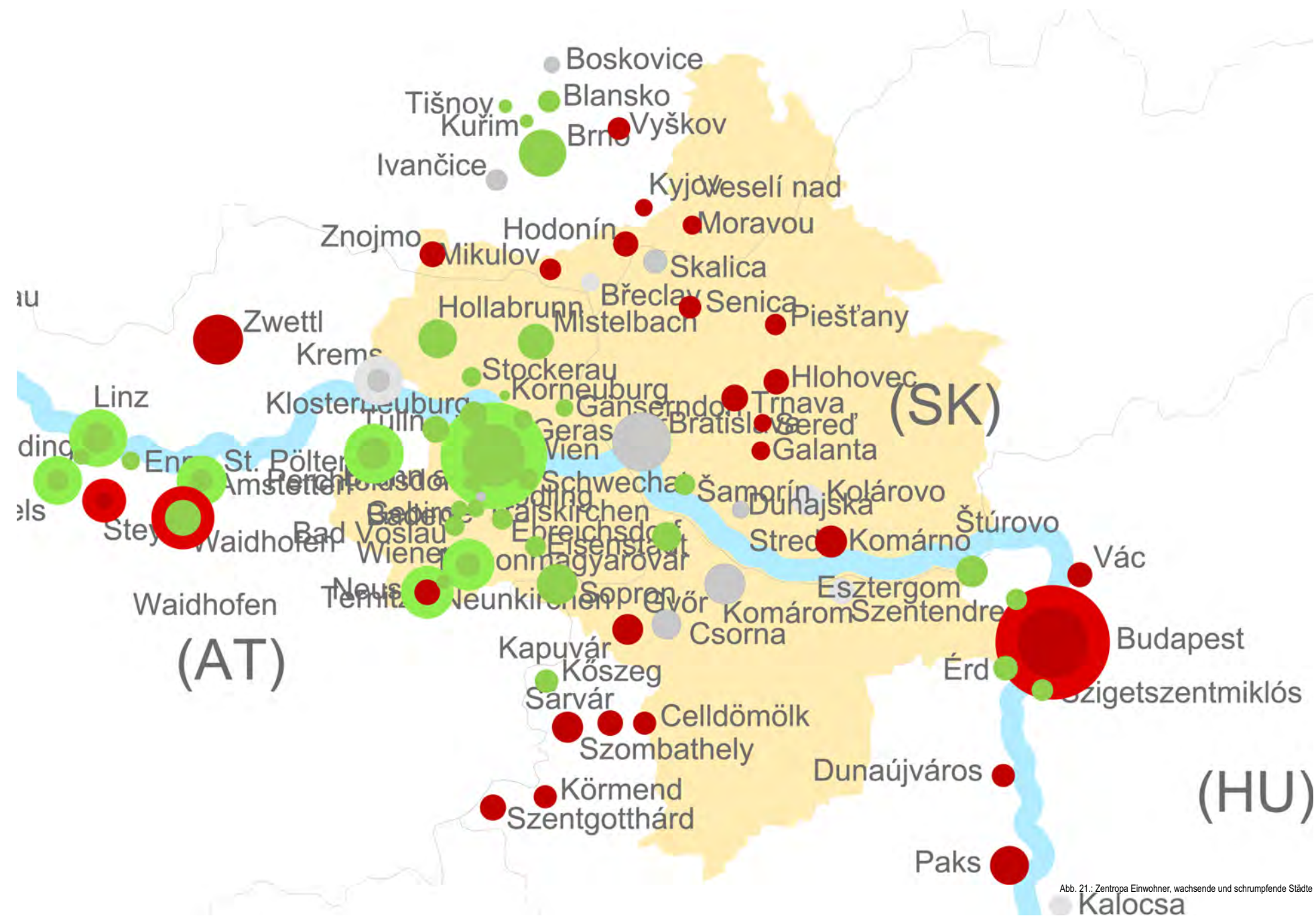


Abb. 20.: Donaunraum Einwohner, wachsende und schrumpfende Städte





## 2.4 ZENTROPA

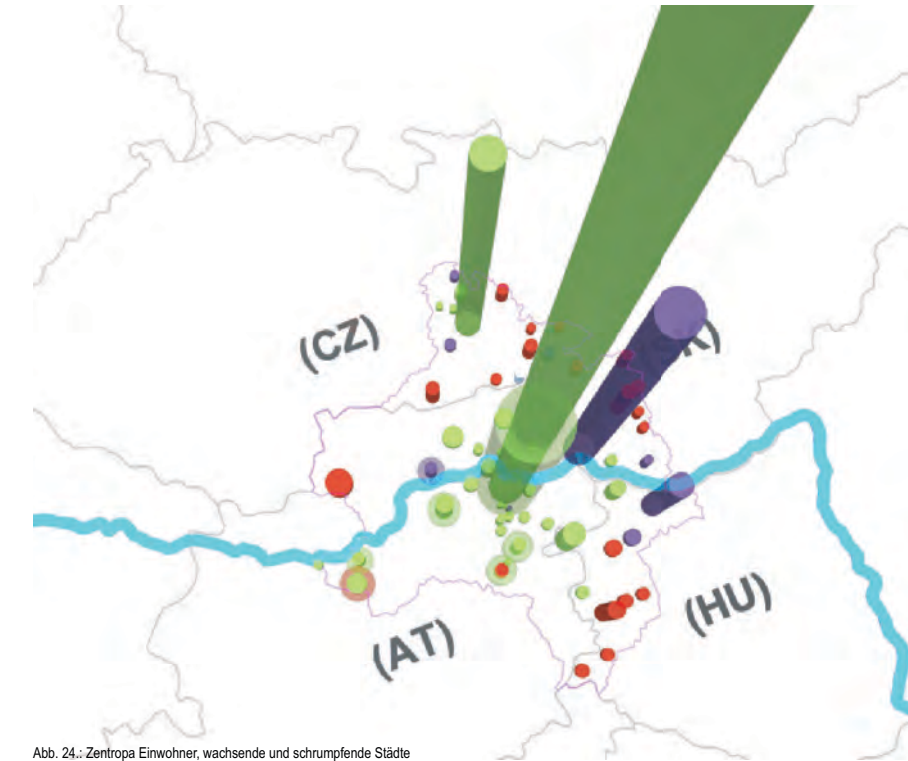
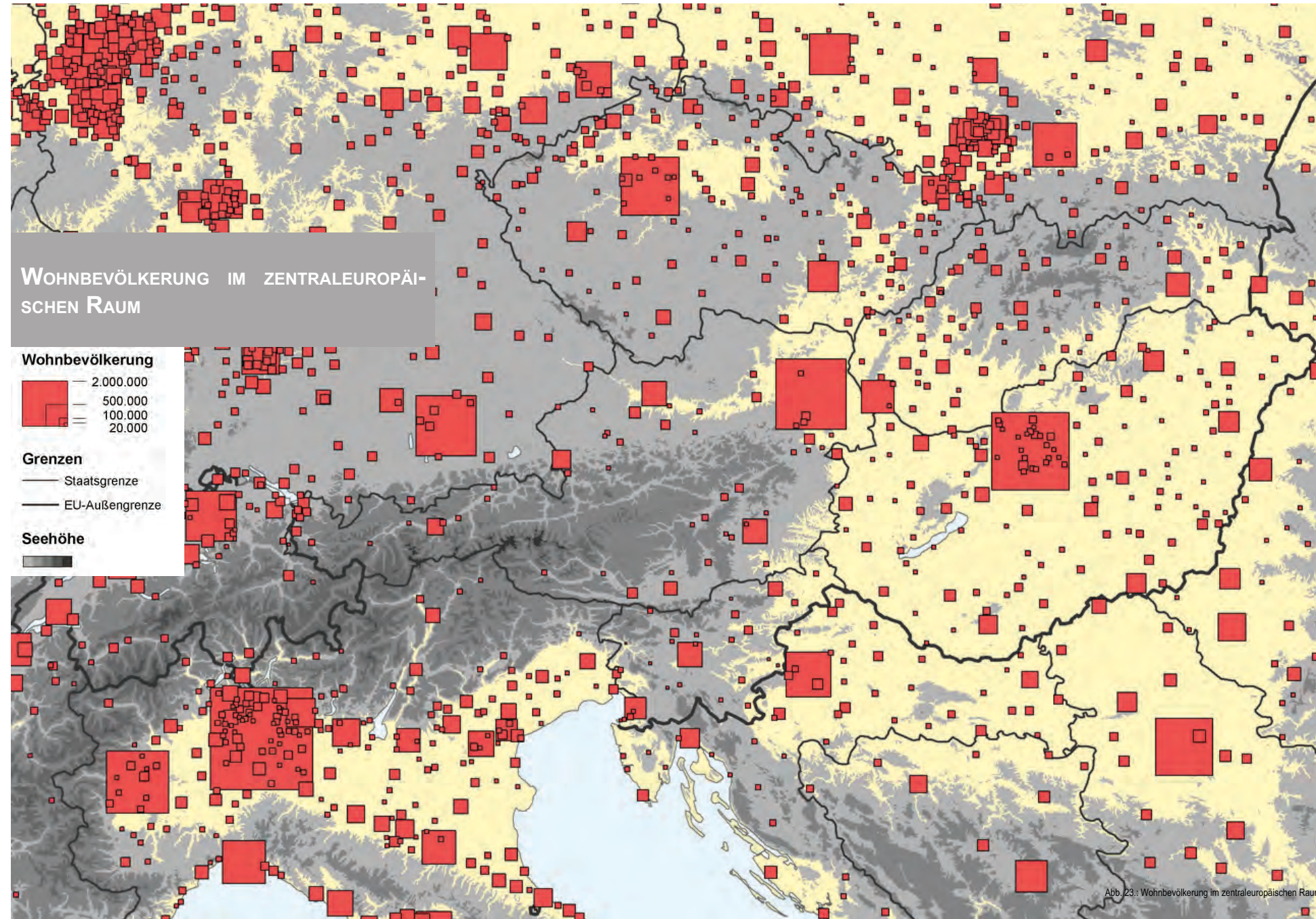


Abb. 24.: Zentropa Einwohner, wachsende und schrumpfende Städte

**WACHSENDE UND SCHRUMPFENDE STÄDTE / AGGLOMERATIONEN IN ZENTROPA**

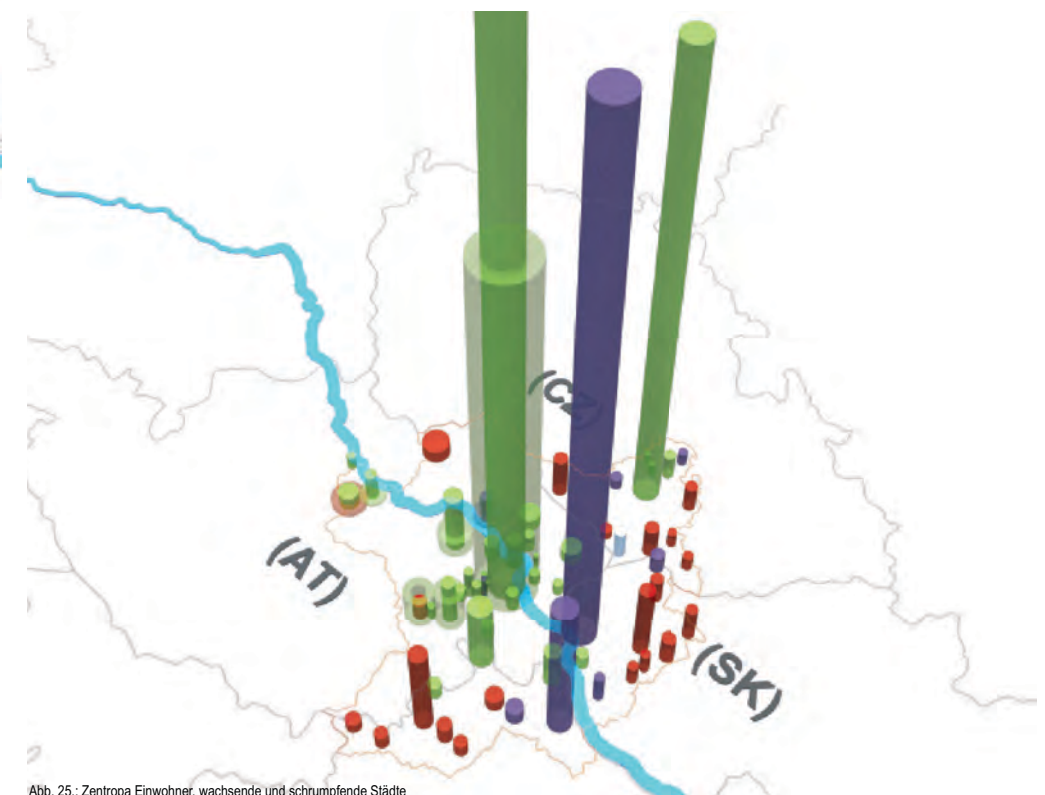


Abb. 25.: Zentropa Einwohner, wachsende und schrumpfende Städte



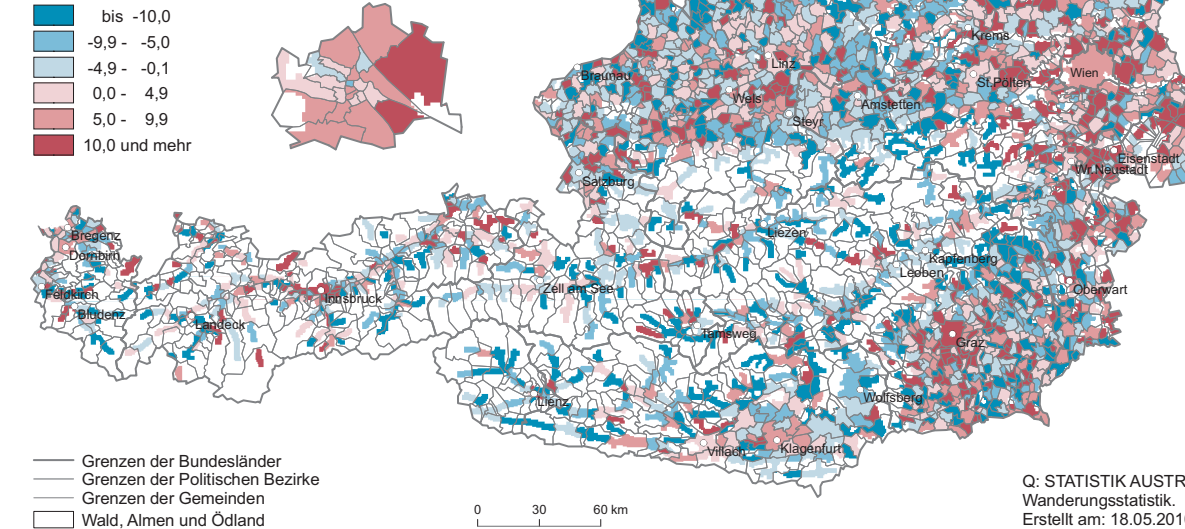
Abb. 26: Weinbergen südlich von Wien

### Bevölkerungsveränderung 2009: Wanderungsbilanz nach Gemeinden

Abb. 27.: Bevölkerungsveränderung 2009: Wanderungsbilanz nach Gemeinden

Wanderungssaldo (Zuzüge minus Wegzüge) je 1.000 der Bevölkerung

- bis -10,0
- 9,9 - -5,0
- 4,9 - -0,1
- 0,0 - 4,9
- 5,0 - 9,9
- 10,0 und mehr



- Grenzen der Bundesländer
- Grenzen der Politischen Bezirke
- Grenzen der Gemeinden
- Wald, Almen und Odland

0 30 60 km

Q: STATISTIK AUSTRIA, Wanderungsstatistik. Erstellt am: 18.05.2010.

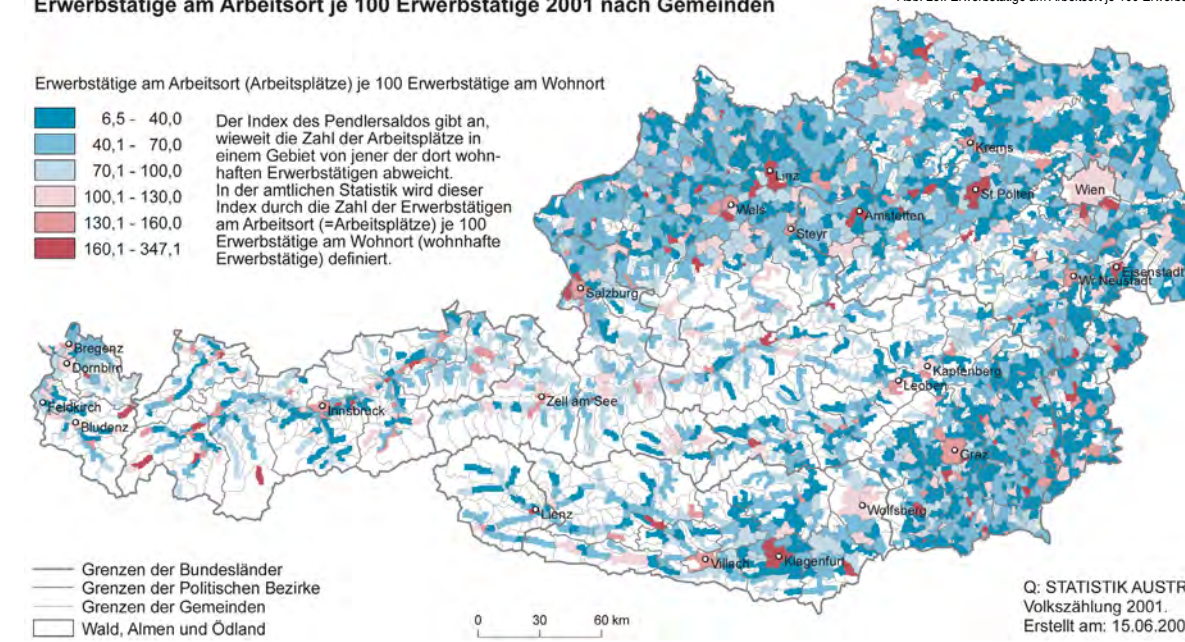
### Erwerbstätige am Arbeitsort je 100 Erwerbstätige 2001 nach Gemeinden

Abb. 28.: Erwerbstätige am Arbeitsort je 100 Erwerbstätige

Erwerbstätige am Arbeitsort (Arbeitsplätze) je 100 Erwerbstätige am Wohnort

- 6,5 - 40,0
- 40,1 - 70,0
- 70,1 - 100,0
- 100,1 - 130,0
- 130,1 - 160,0
- 160,1 - 347,1

Der Index des Pendlersaldos gibt an, wie weit die Zahl der Arbeitsplätze in einem Gebiet von jener der dort wohnhaften Erwerbstätigen abweicht. In der amtlichen Statistik wird dieser Index durch die Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort (=Arbeitsplätze) je 100 Erwerbstätige am Wohnort (wohnhafte Erwerbstätige) definiert.



- Grenzen der Bundesländer
- Grenzen der Politischen Bezirke
- Grenzen der Gemeinden
- Wald, Almen und Odland

0 30 60 km

Q: STATISTIK AUSTRIA, Volkszählung 2001. Erstellt am: 15.06.2004.

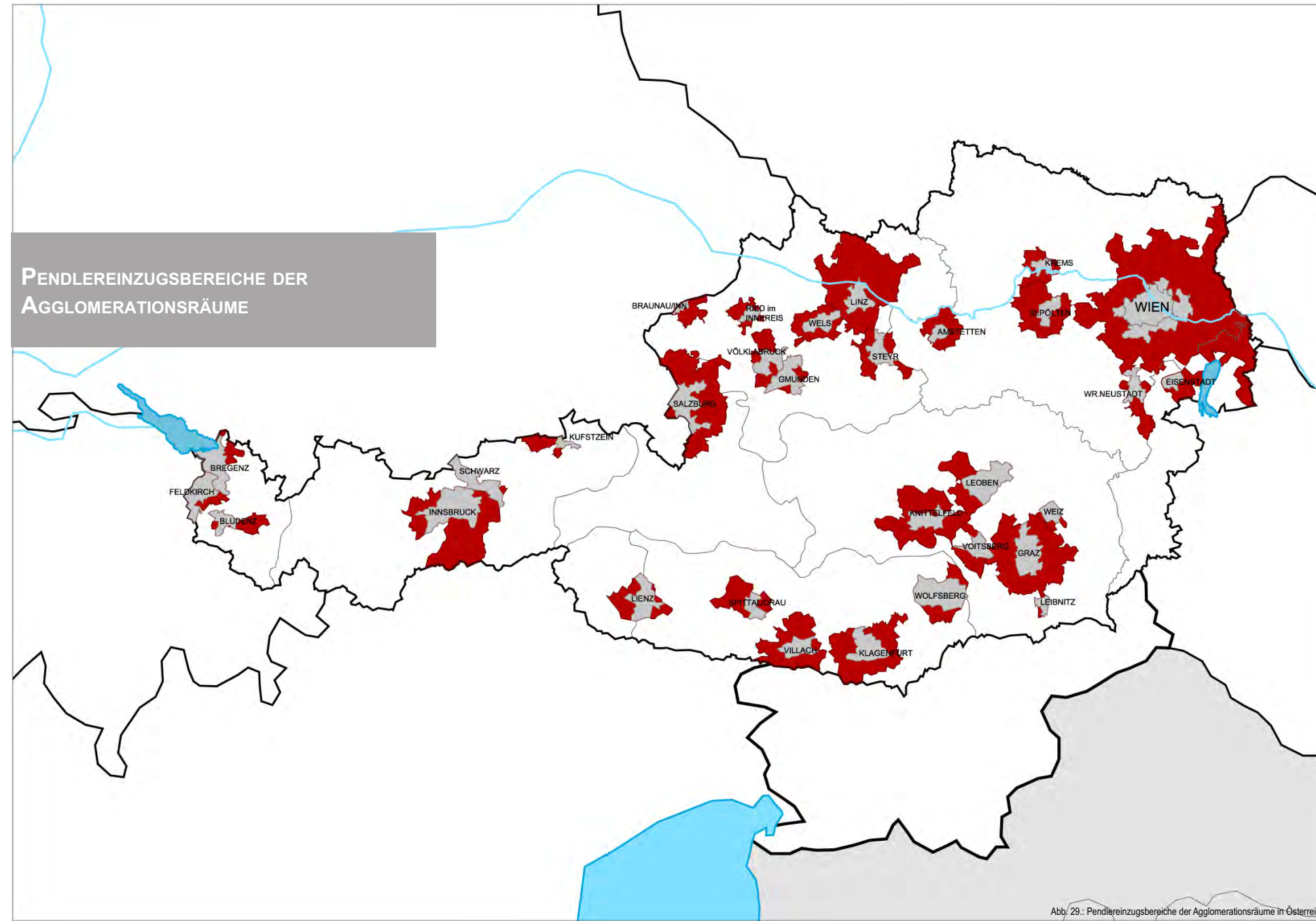


Abb. 29.: Pendlereinzugsbereiche der Agglomerationsräume in Österreich

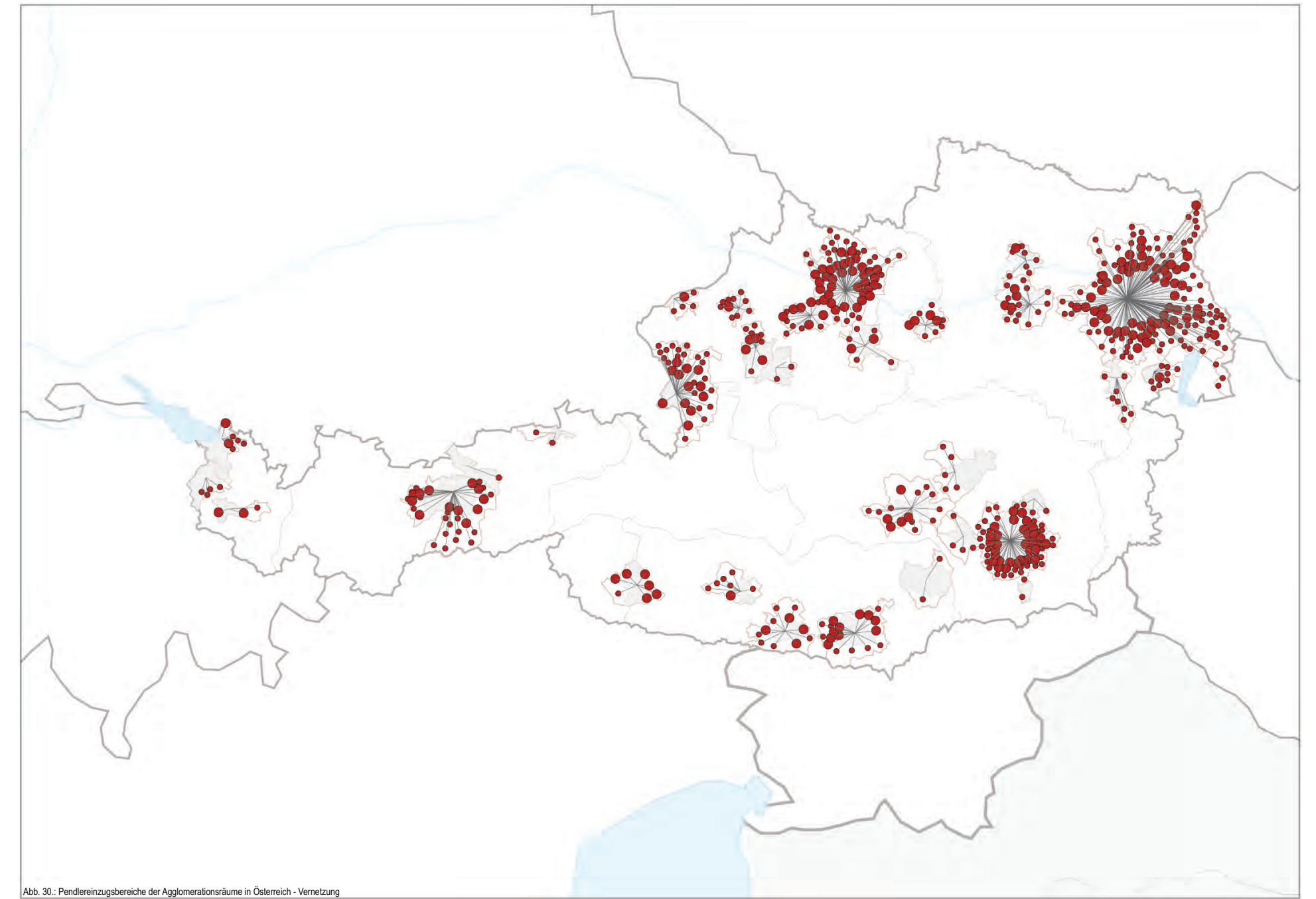


Abb. 30.: Pendlereinzugsbereiche der Agglomerationsräume in Österreich - Vernetzung



Abb. 31.: Foto Schwarzenbergplatz

2.6

WIEN

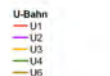
**Erreichbarkeit und bauliche Dichte**

Die Erreichbarkeit im ÖV wird in Quartieren mittels Zahlenwerte der Legende der baulichen Dichte (Nettogeschoßflächenzahl) gegenübergestellt. Datengrundlagen, 2007.



Betrachtet man nur die beiden in der Legende dargestellten Parameter, können folgende Empfehlungen abgeleitet werden:

Die grüne Diagonale links unten nach rechts oben kennzeichnet einen Bereich in dem sich bauliche Dichte und ÖV-Erreichbarkeit direkt gegenüber in Einklang befinden. Das violette Dreieck zeigt Bereiche in denen Verdichtungspläne bestehen, da diese hohen ÖV-Erreichbarkeit vergleichsweise geringe Dichten gegenüberstellen. In dem gelben Bereich, sollen Verdichtungen der ÖV-Erreichbarkeit angestrebt werden, wenn die hohen Dichten beibehalten werden sollen.



Wiener Landesgrenze

Maßstab: 1:45000



**MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung**

Bearbeiter:  
Dipl.-Ing. Helmut Augustin, MA 18  
Dipl.-Ing. Birgit Binder, MA 18

Quellenangabe: Stadt Wien  
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung  
Erstellt am 21.04.2008



Diese und alle Datenangabe, keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit; kein Rechtsschutz ableitbar.

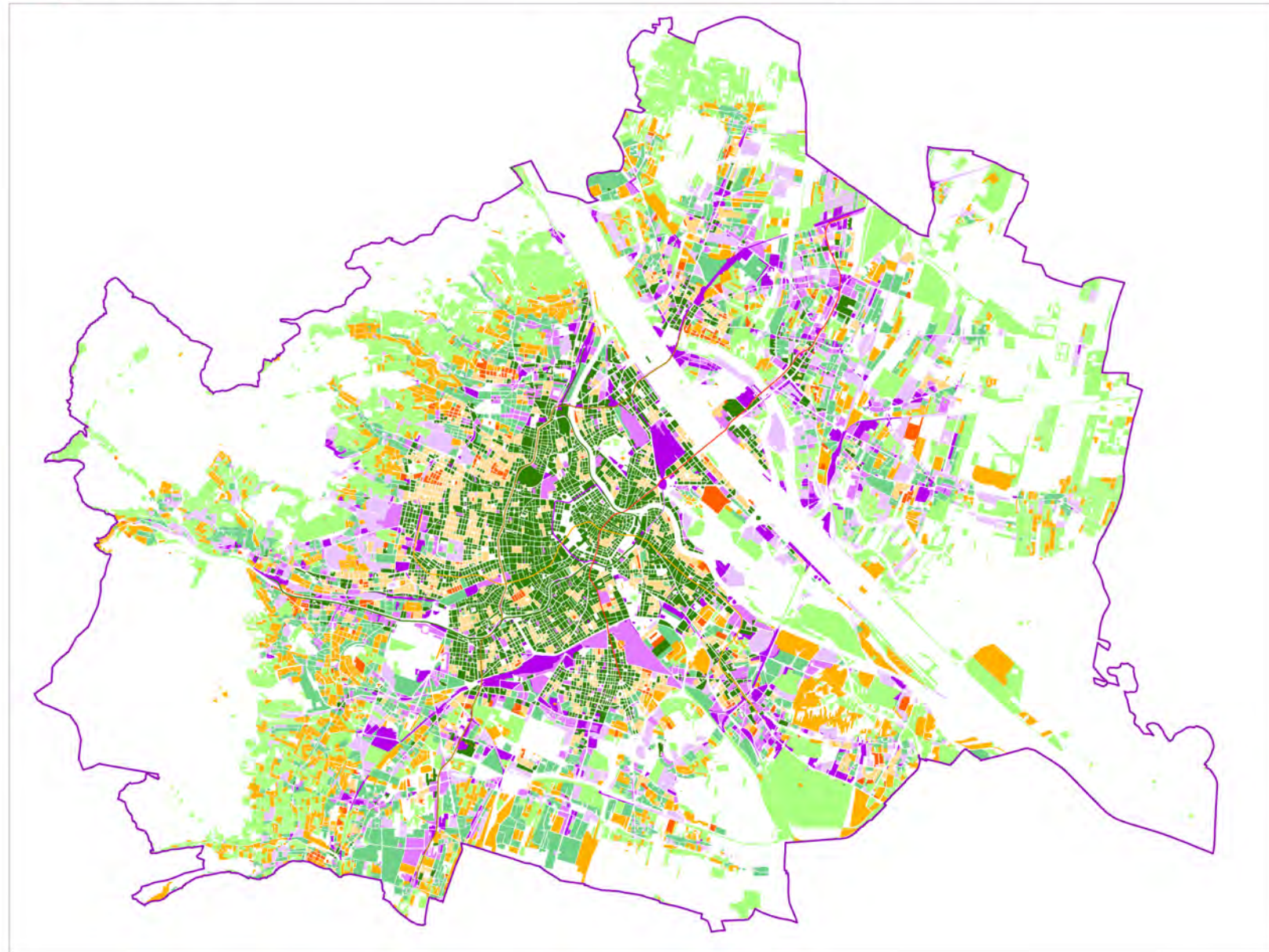


Abb. 32: Vergleich Erreichbarkeitsniveau mit der baulichen Dichte

Die mittlere Geschosßzahl ergibt sich aus Division der relativen Gebäudehöhen mit den angenommenen Geschosßhöhen für jede Fläche der Realnutzung.

**Mittlere Geschosßzahl [Gebäudefläche] Gebäudehöhe [m] / Geschosßhöhe [m]**



Wiener Landesgrenze  
Verkehrfläche  
Gewässer

**Datengenaugigkeit:**

Die mittlere Geschosßzahl ist für jede FMZK-Teilfläche verfügbar, wurde jedoch auf ganze Gebäude (EZLIG aus MZK) aggregiert. Die Geschosßhöhe wurde auf Ebene der Realnutzung angenommen (Integration des überwiegenden Baulalters auf Baublockebene) und gilt somit für alle Einzelflächen auf einer RNK-Ebene.



Höhen- und Geschosßbegriffe (Schema)

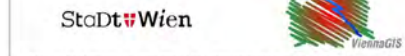
**Datengrundlagen:**

Flächenmehrzweckkarte  
Digitales Geländemodell auf 5m Rasterbasis  
RNK 2007/2008  
Bauperioden auf Blockbasis (vor 1918 und ab 1918)  
Geschosßhöhen aus RNK Level 2

**MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung**

Bearbeiter: Michael Böhm, B.Sc., MA 18  
Quellenangabe: Stadt Wien  
MA 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung

Erstellt am 07.03.2011



Diese und alle Datenangabe, keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit; kein Rechtsschutz ableitbar.

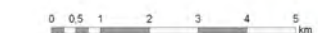
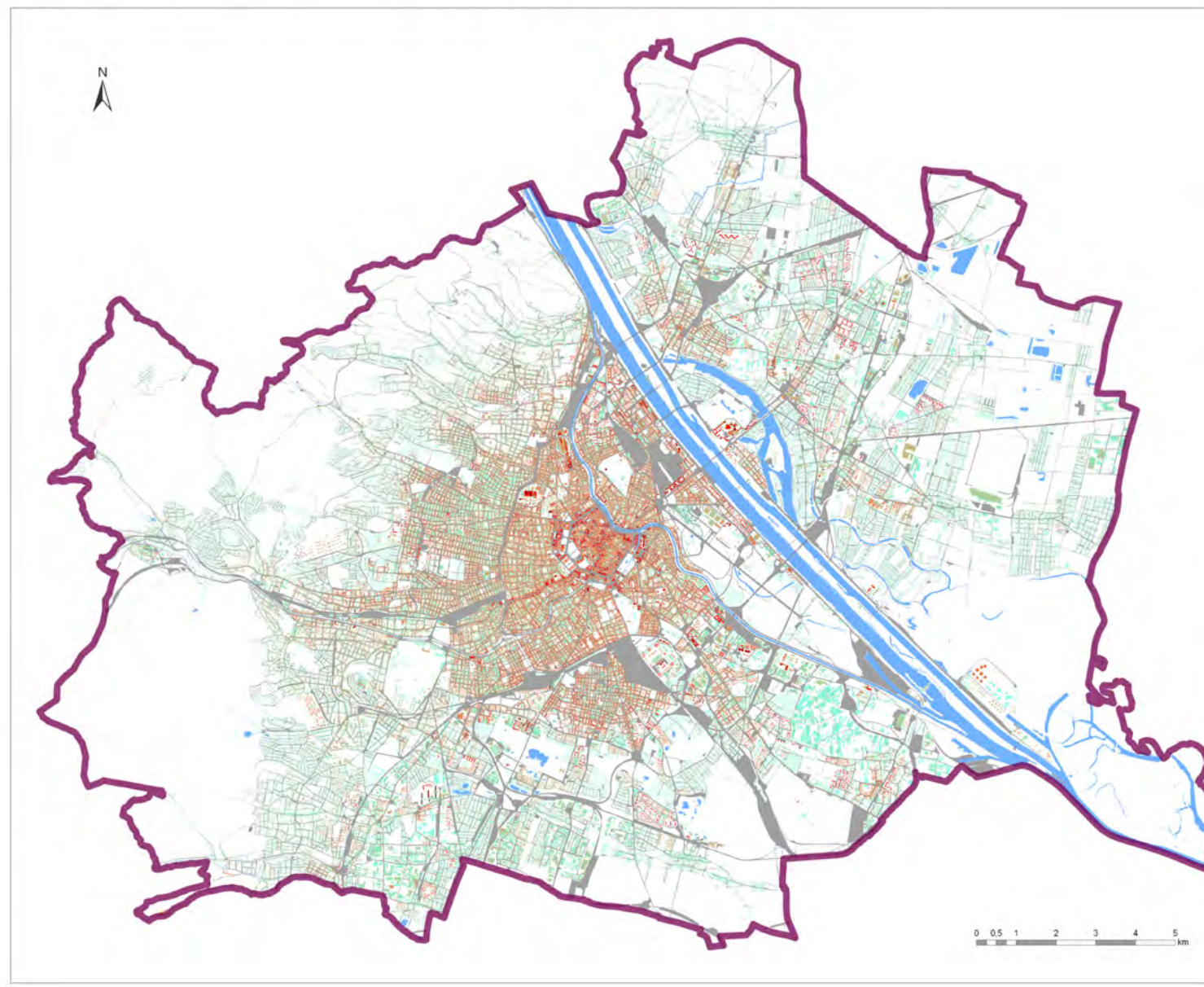


Abb. 33: Nettogeschosßflächenzahl

REGION ÜBERSICHT

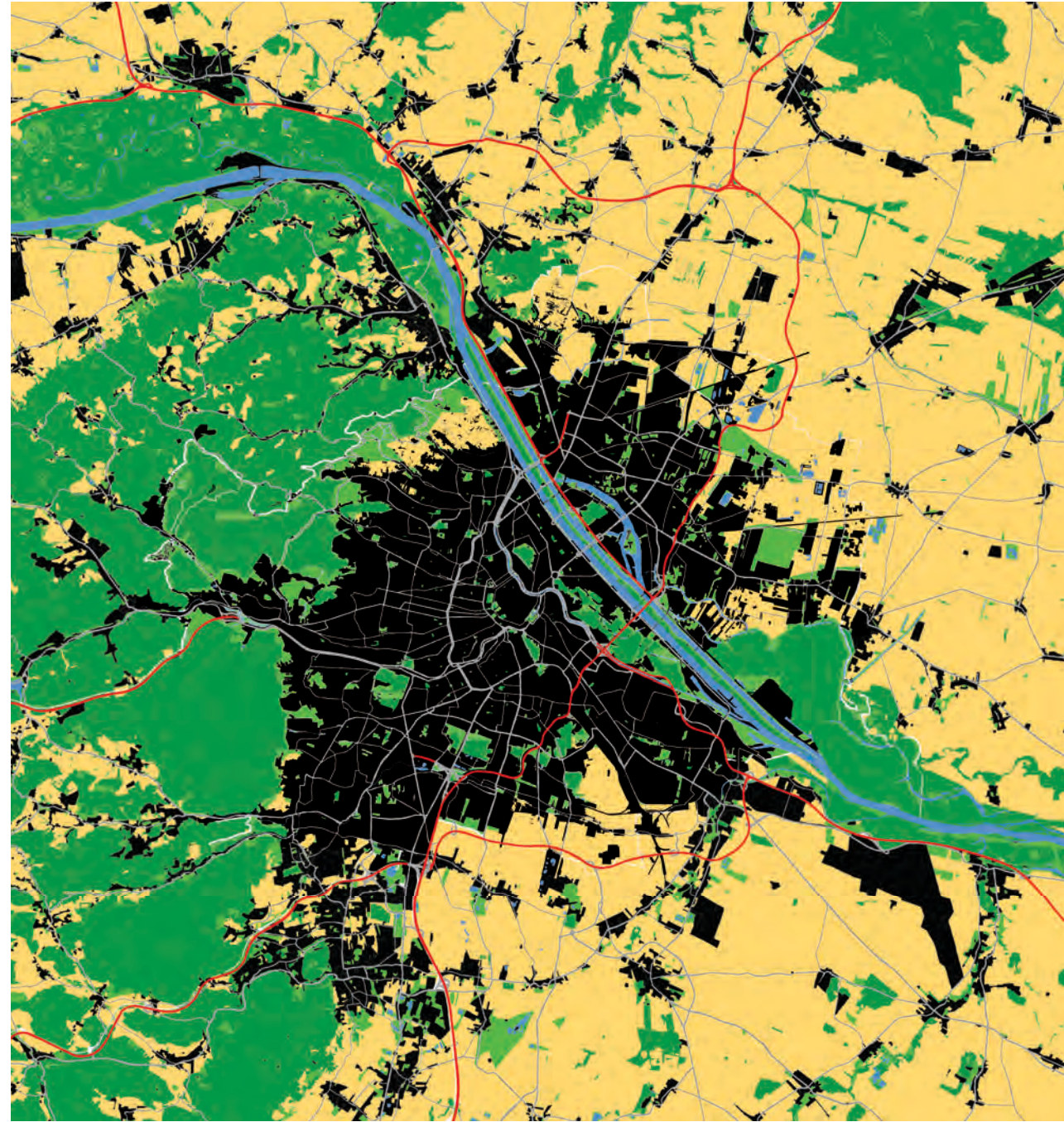
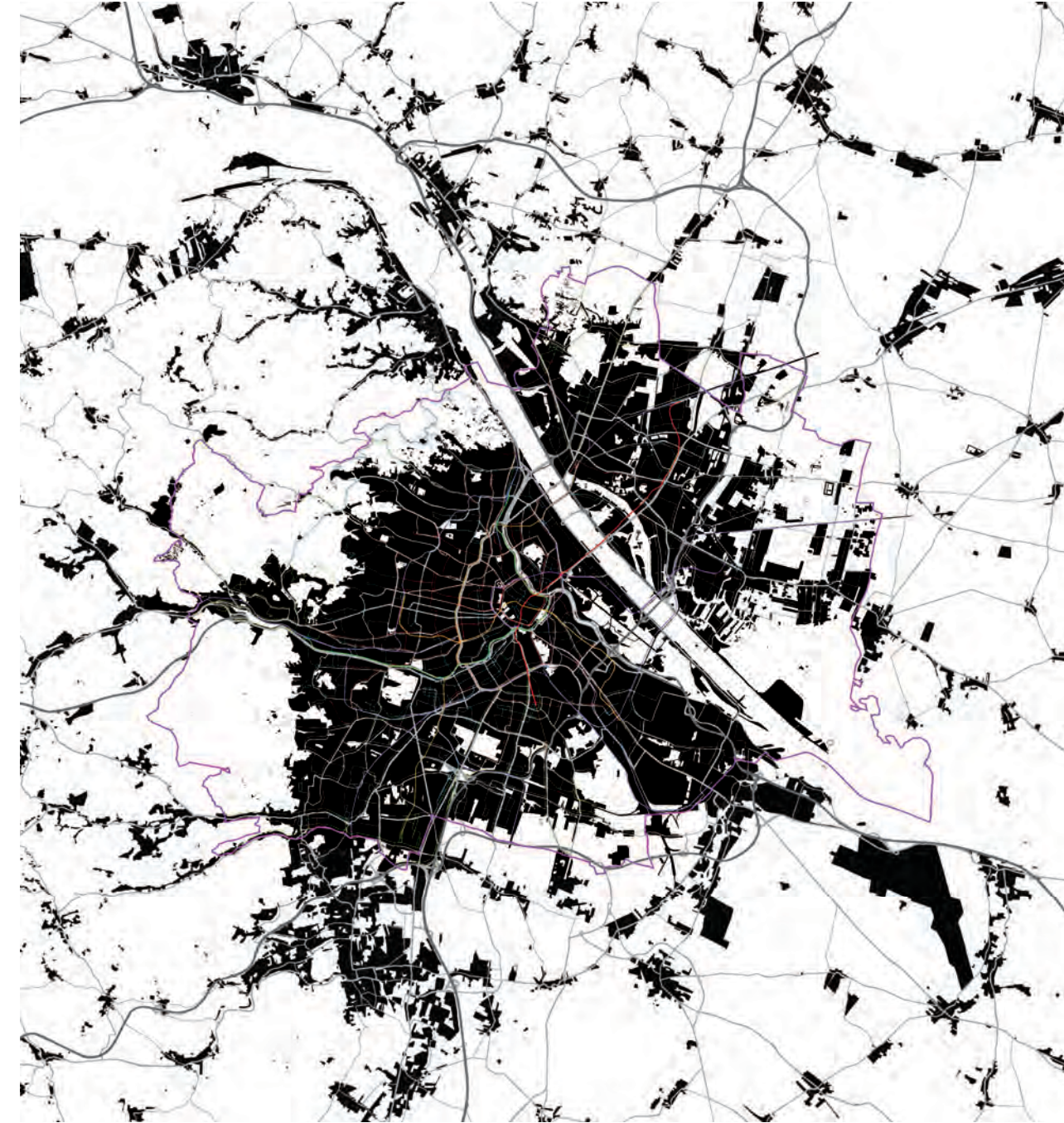
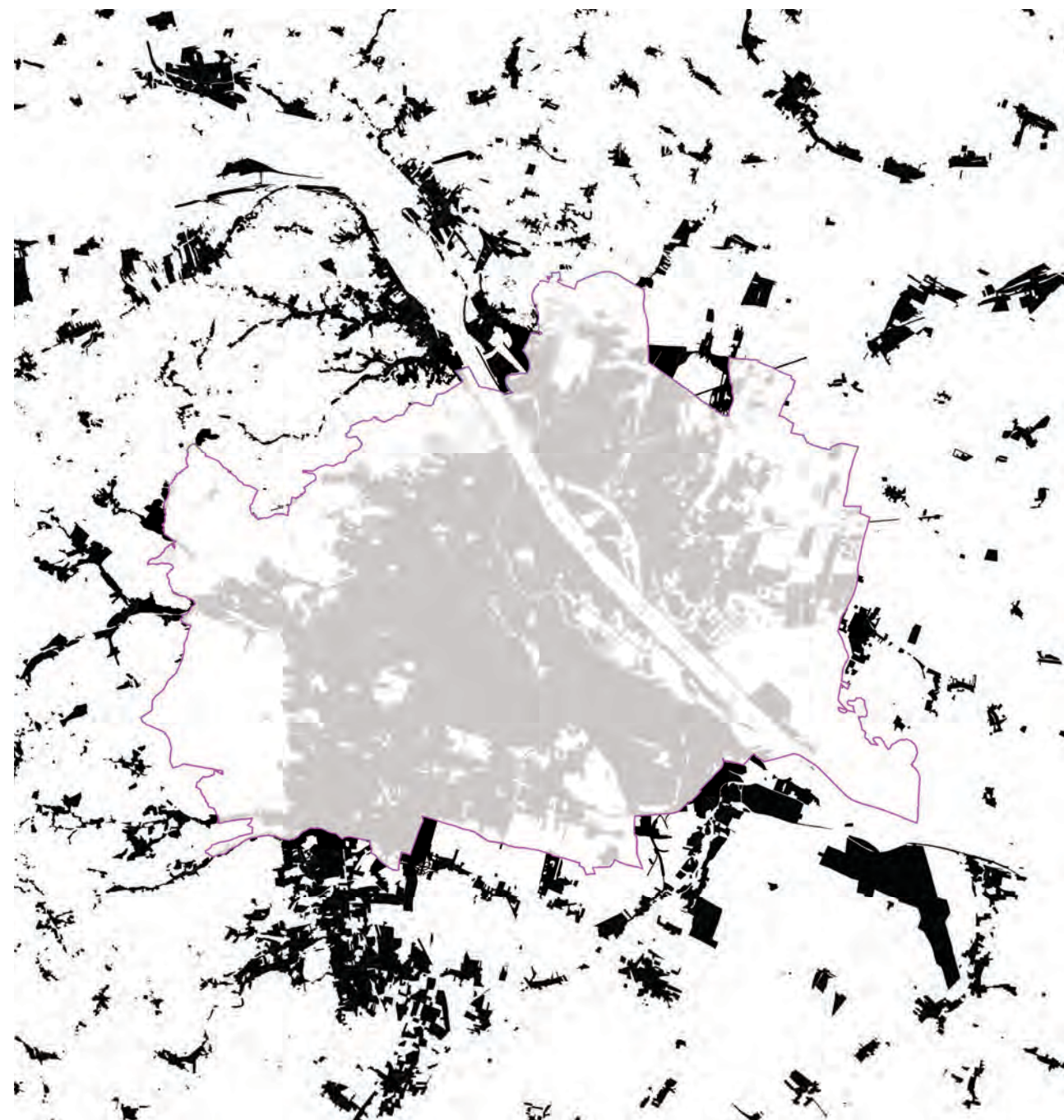


Abb. 34-49: Analysen Wien und sein Umland

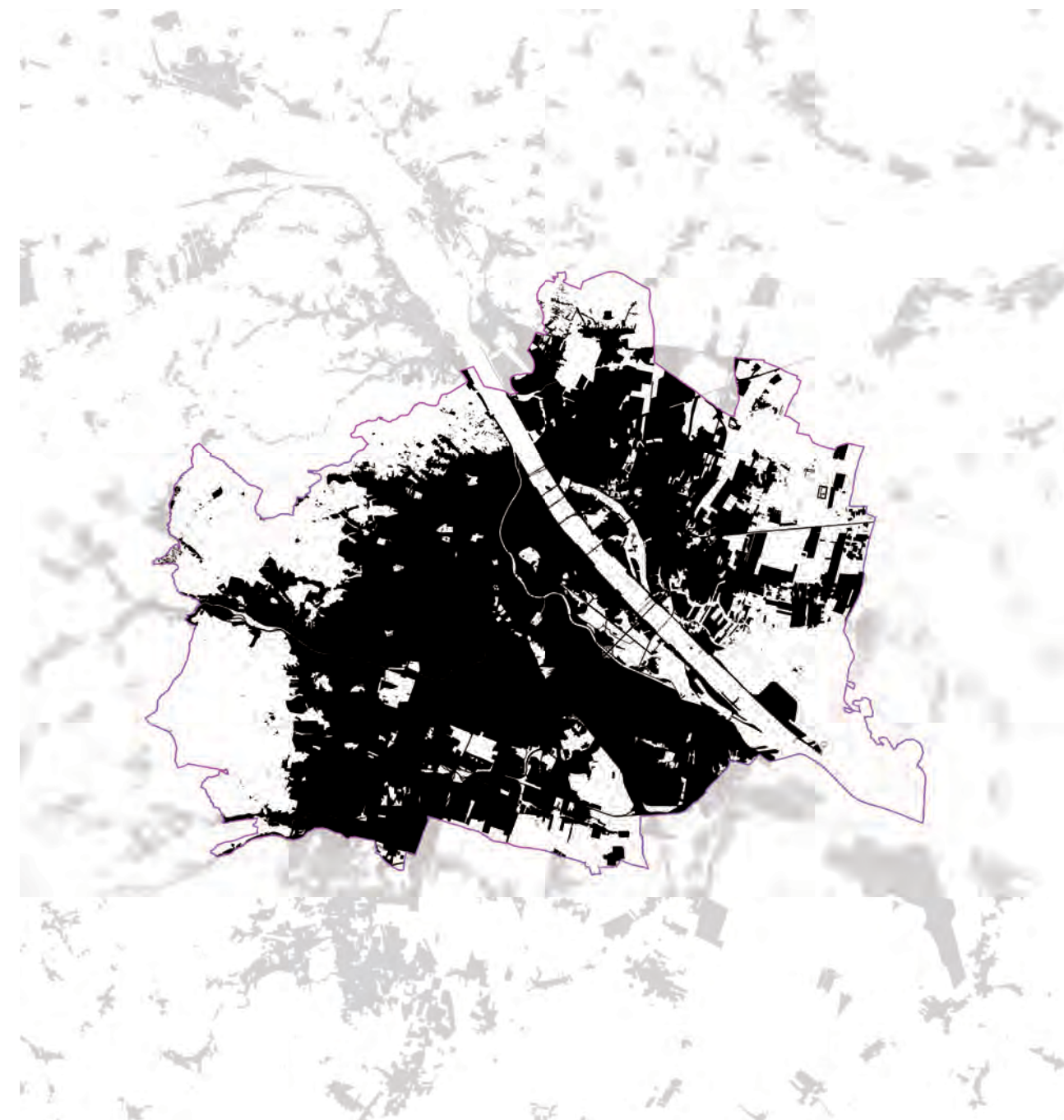
VERKEHR IN WIEN



REGION - BEBAUTE FLÄCHE

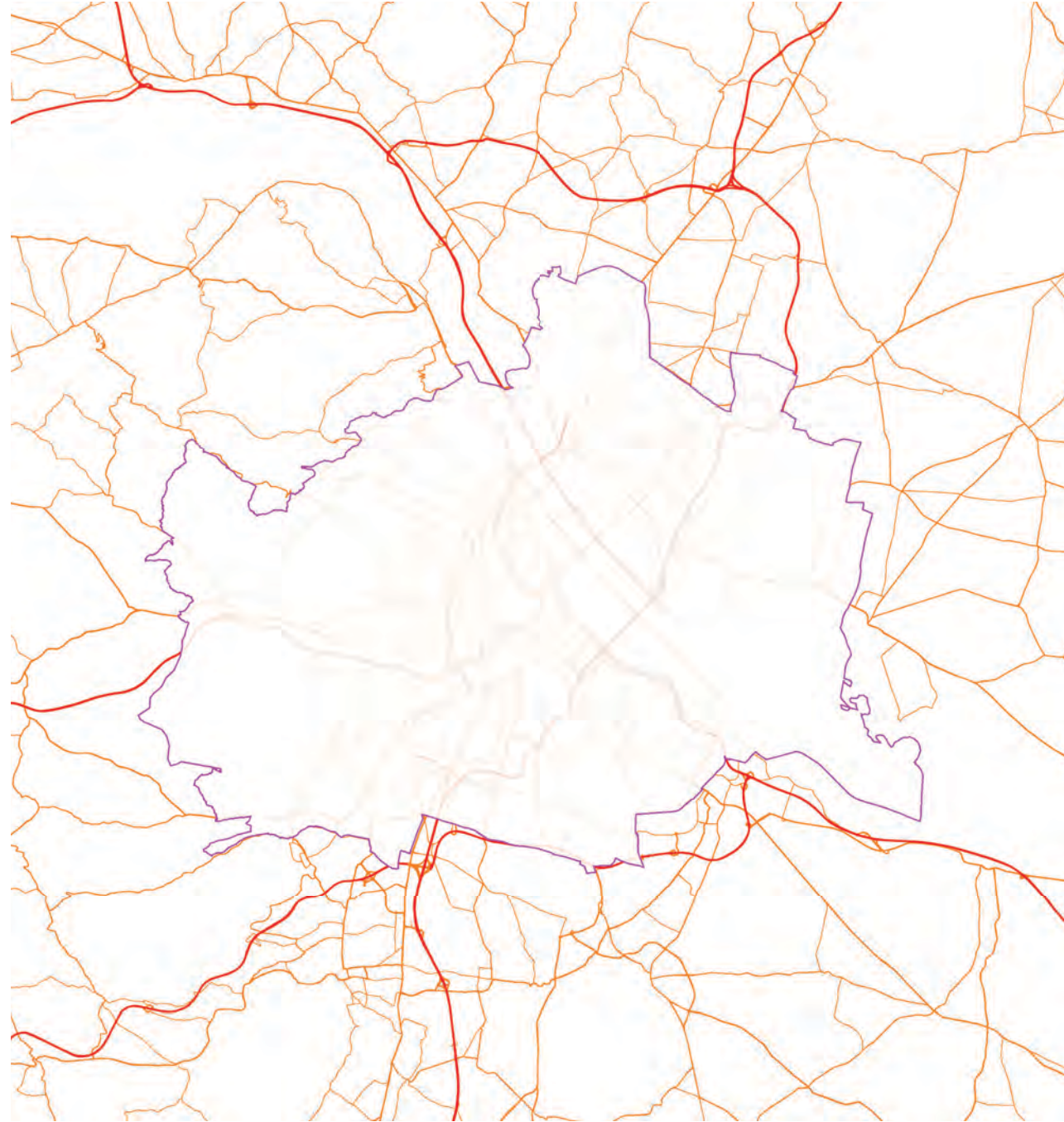


WIEN - BEBAUTE FLÄCHE





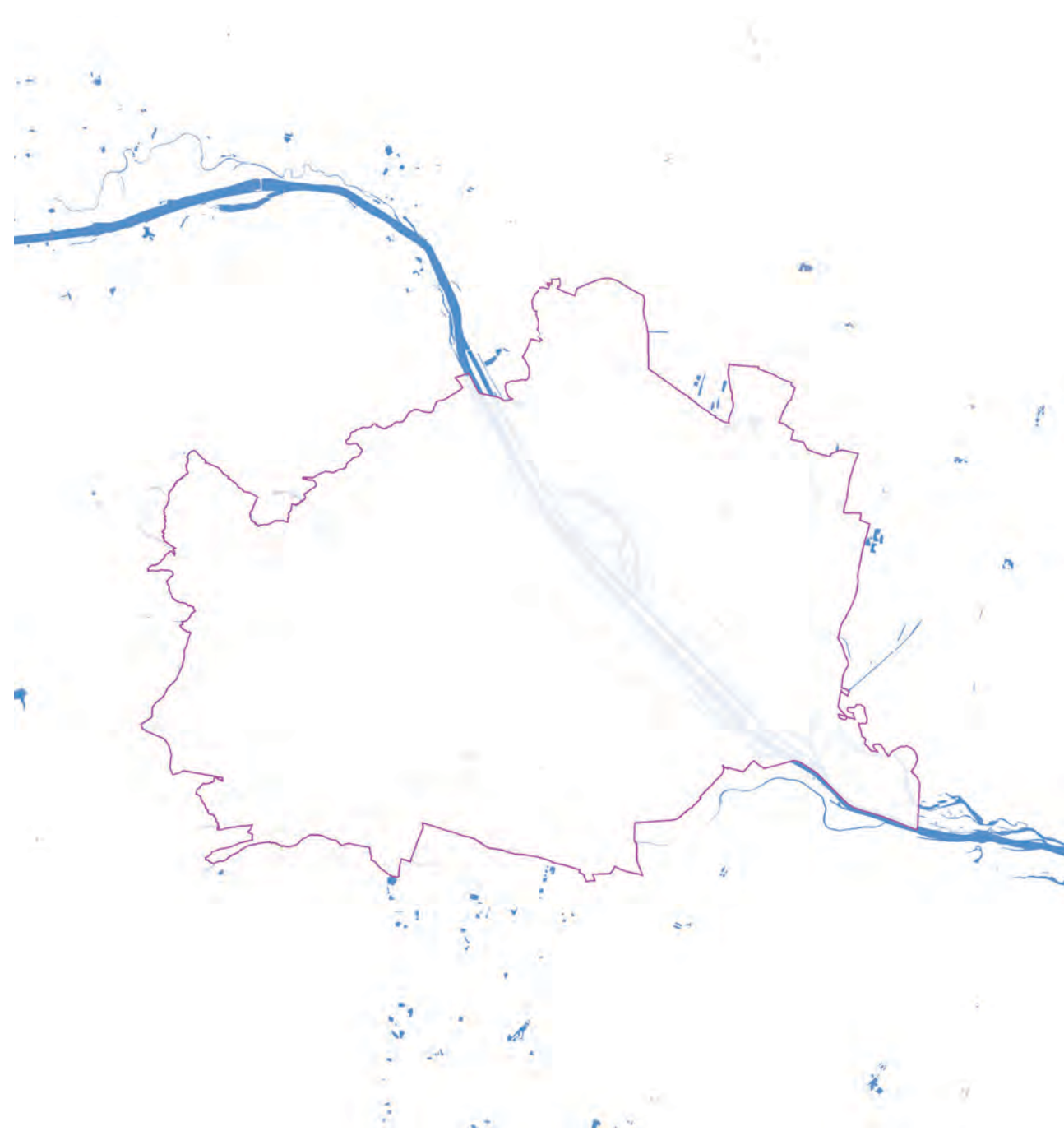
REGION - INDIVIDUALVERKEHR



WIEN - INDIVIDUALVERKEHR



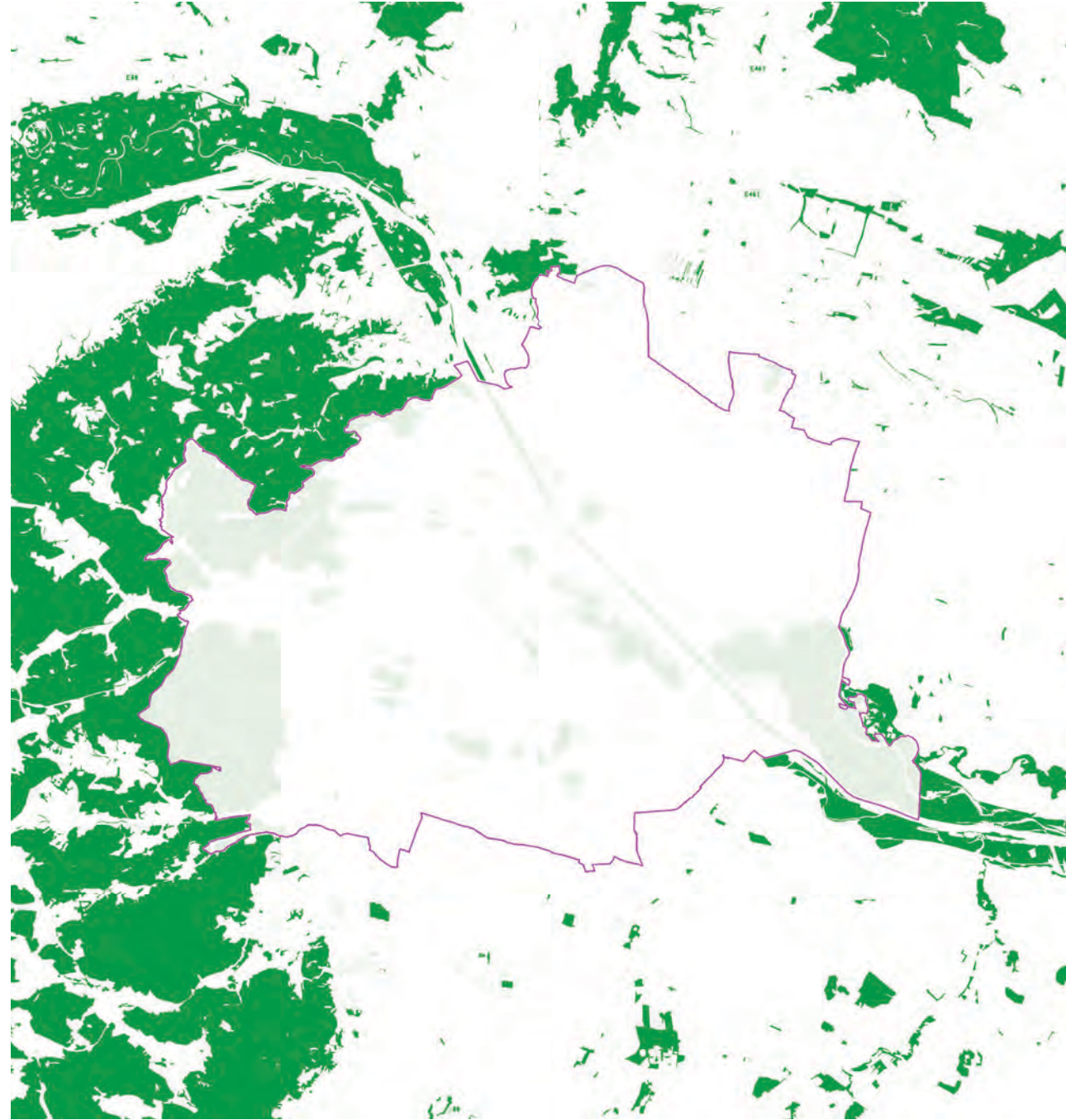
REGION - GEWÄSSER



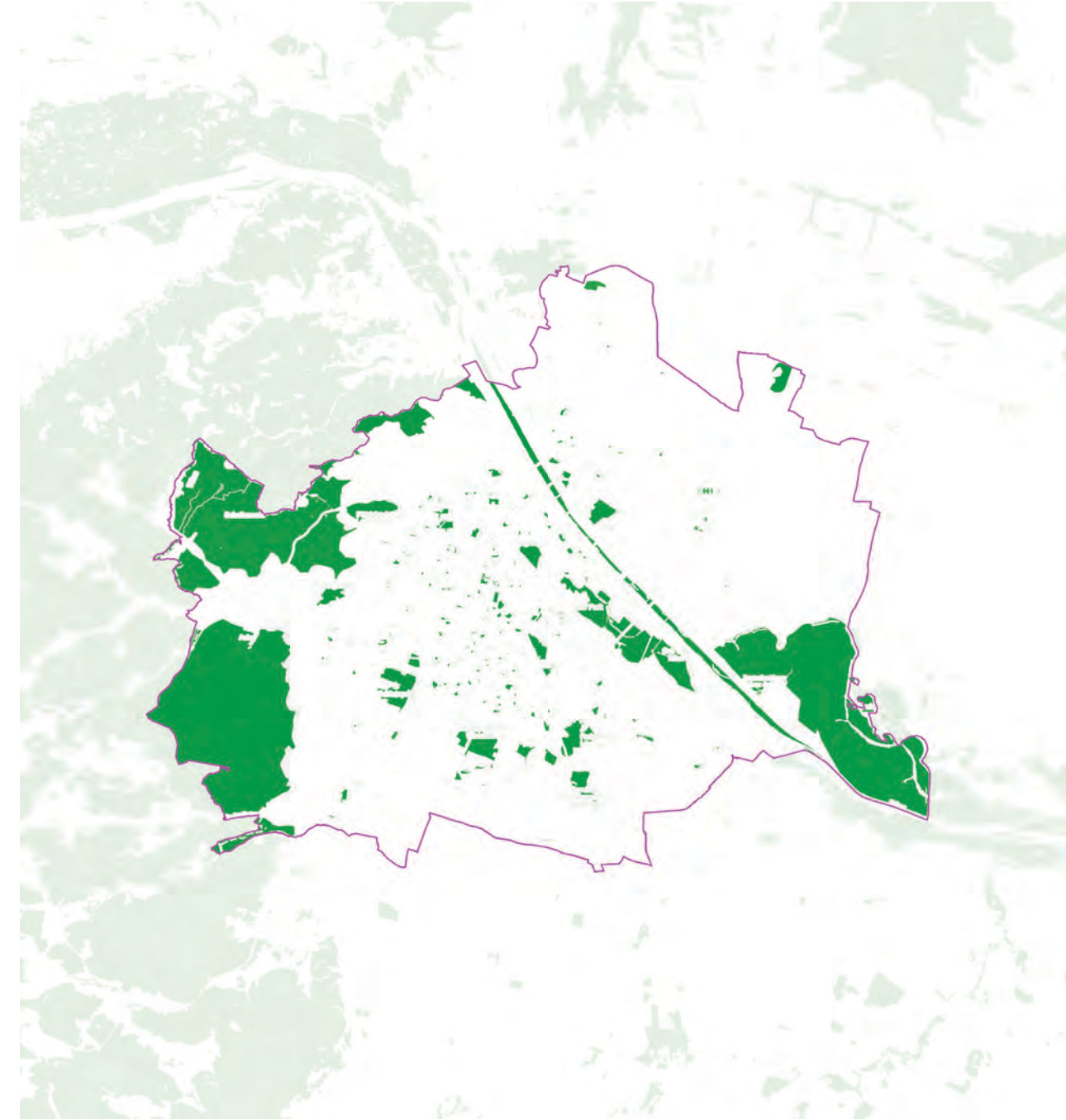
WIEN - GEWÄSSER



REGION - WÄLDER



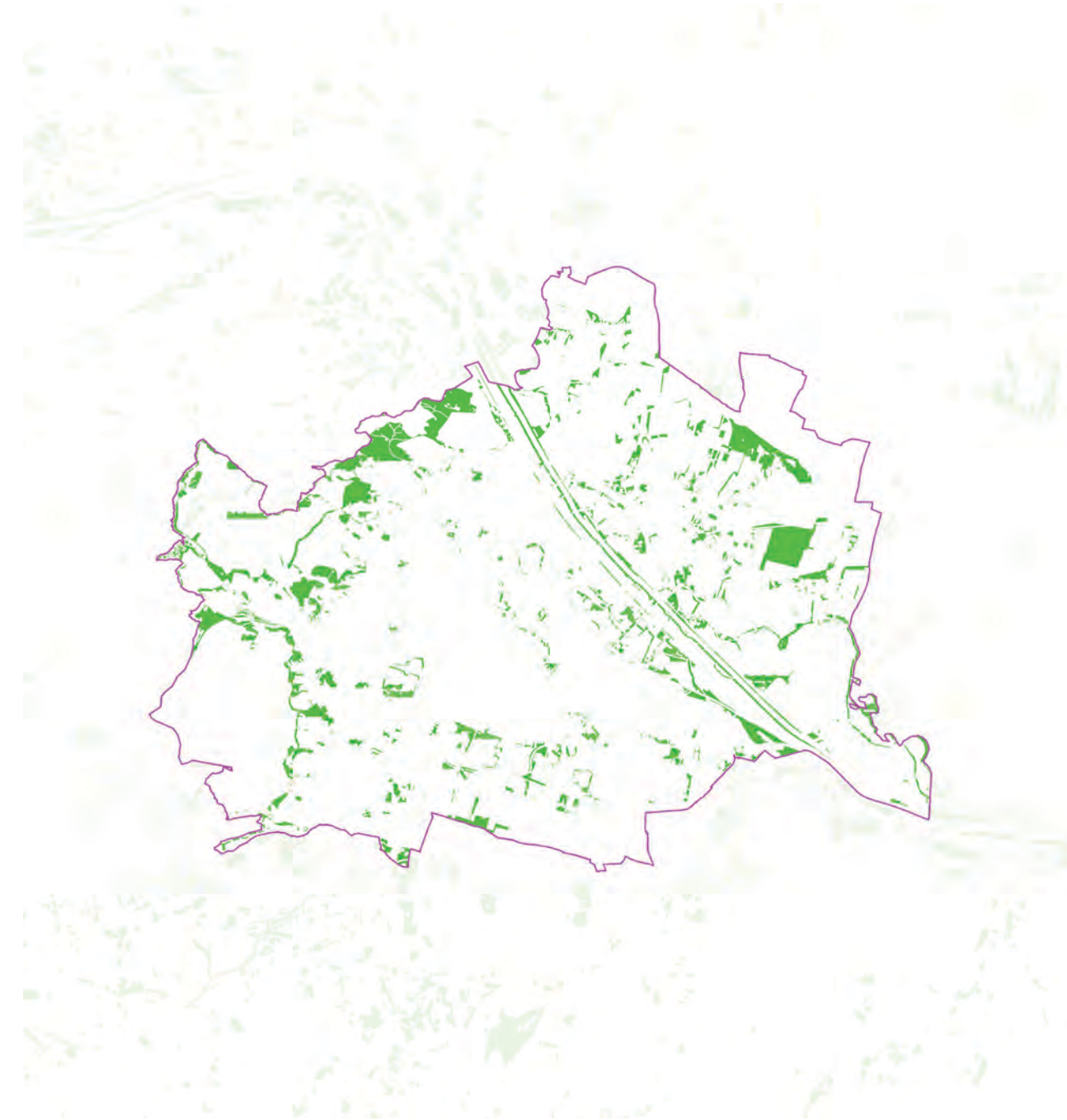
WIEN - WÄLDER



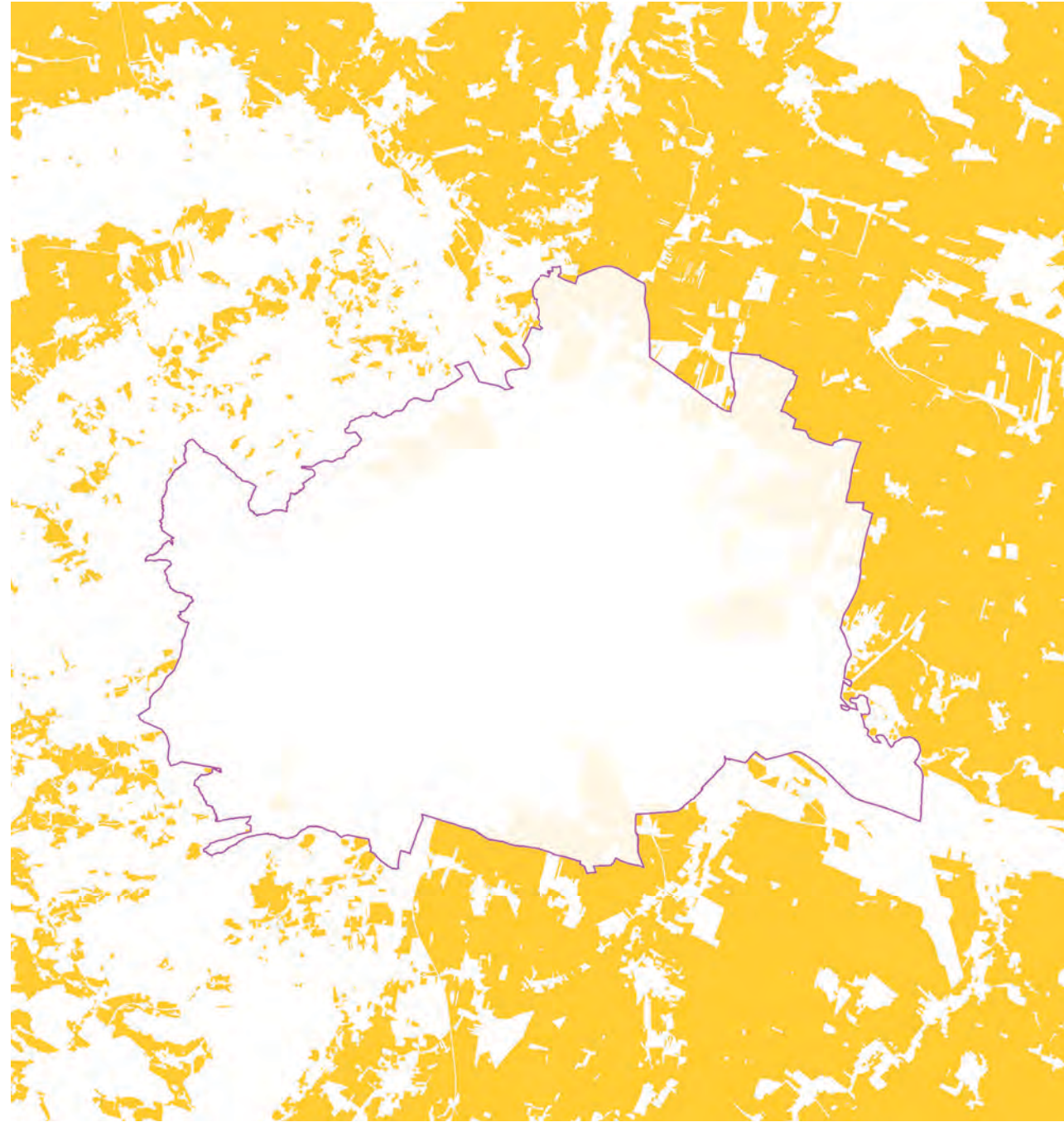
REGION - GRÜNFLÄCHEN



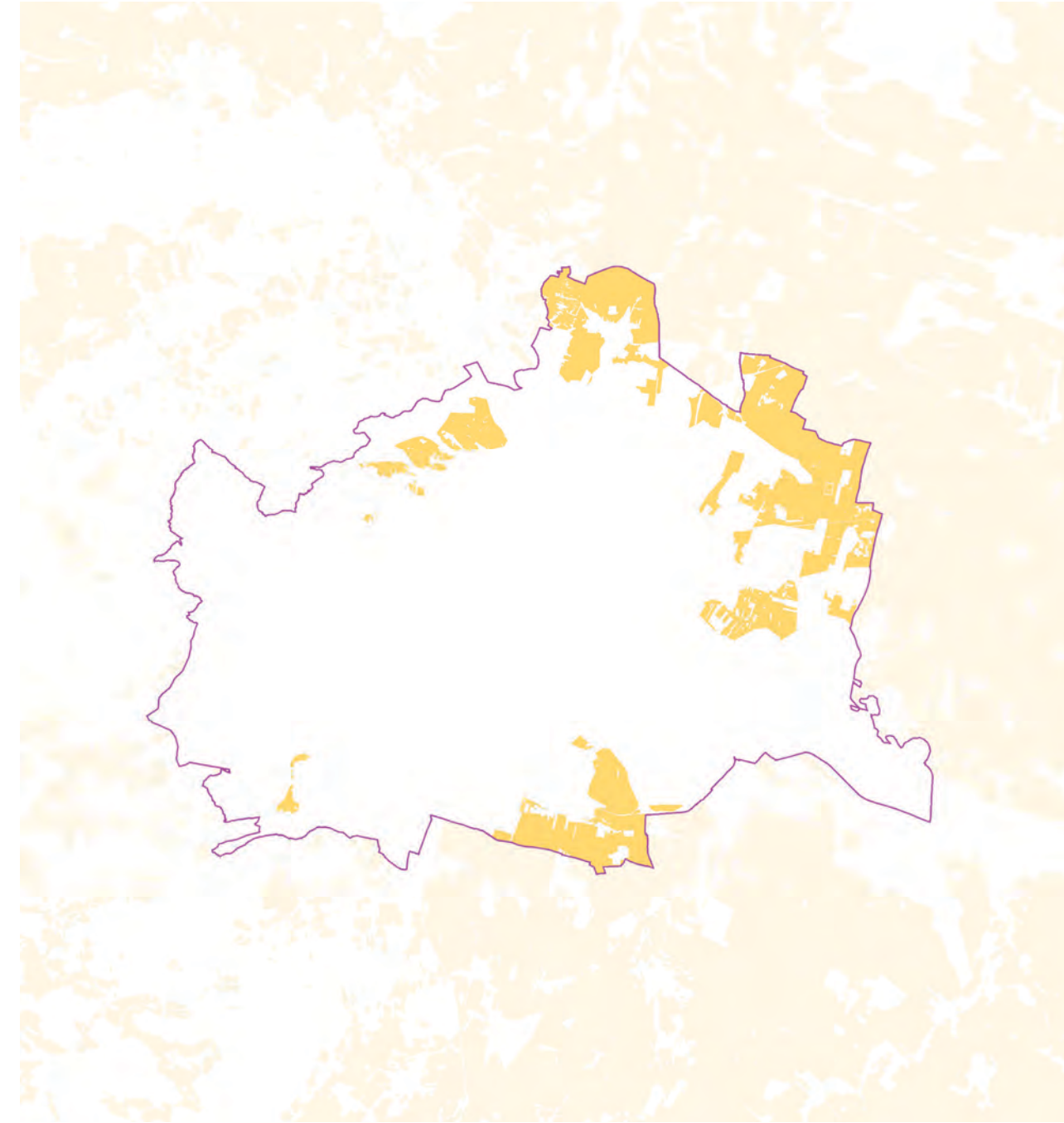
WIEN - GRÜNFLÄCHEN



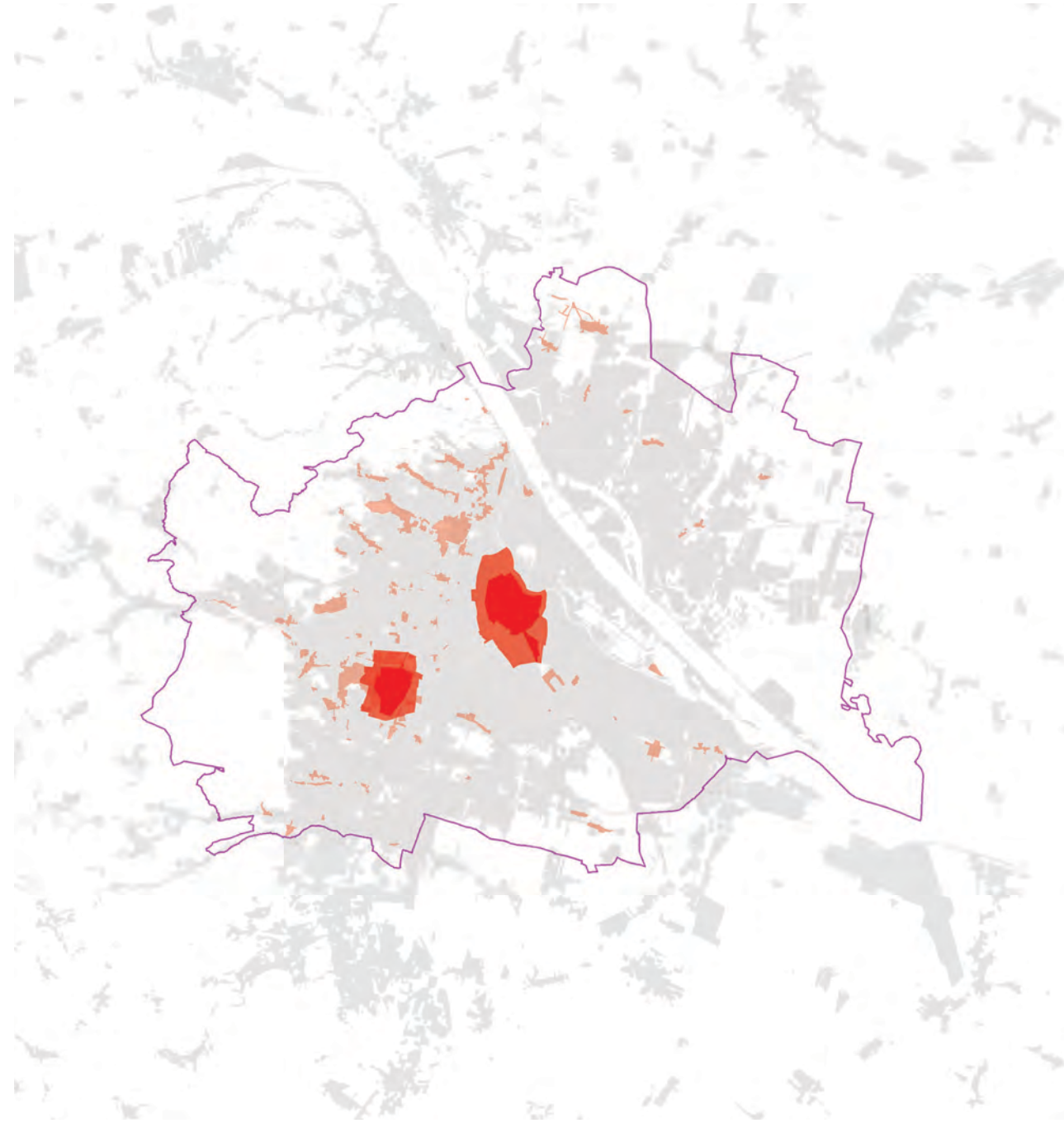
REGION - LANDWIRTSCHAFT



WIEN - LANDWIRTSCHAFT



WIEN - SCHUTZZONEN



WIEN - ÖFFENTLICHER VERKEHR



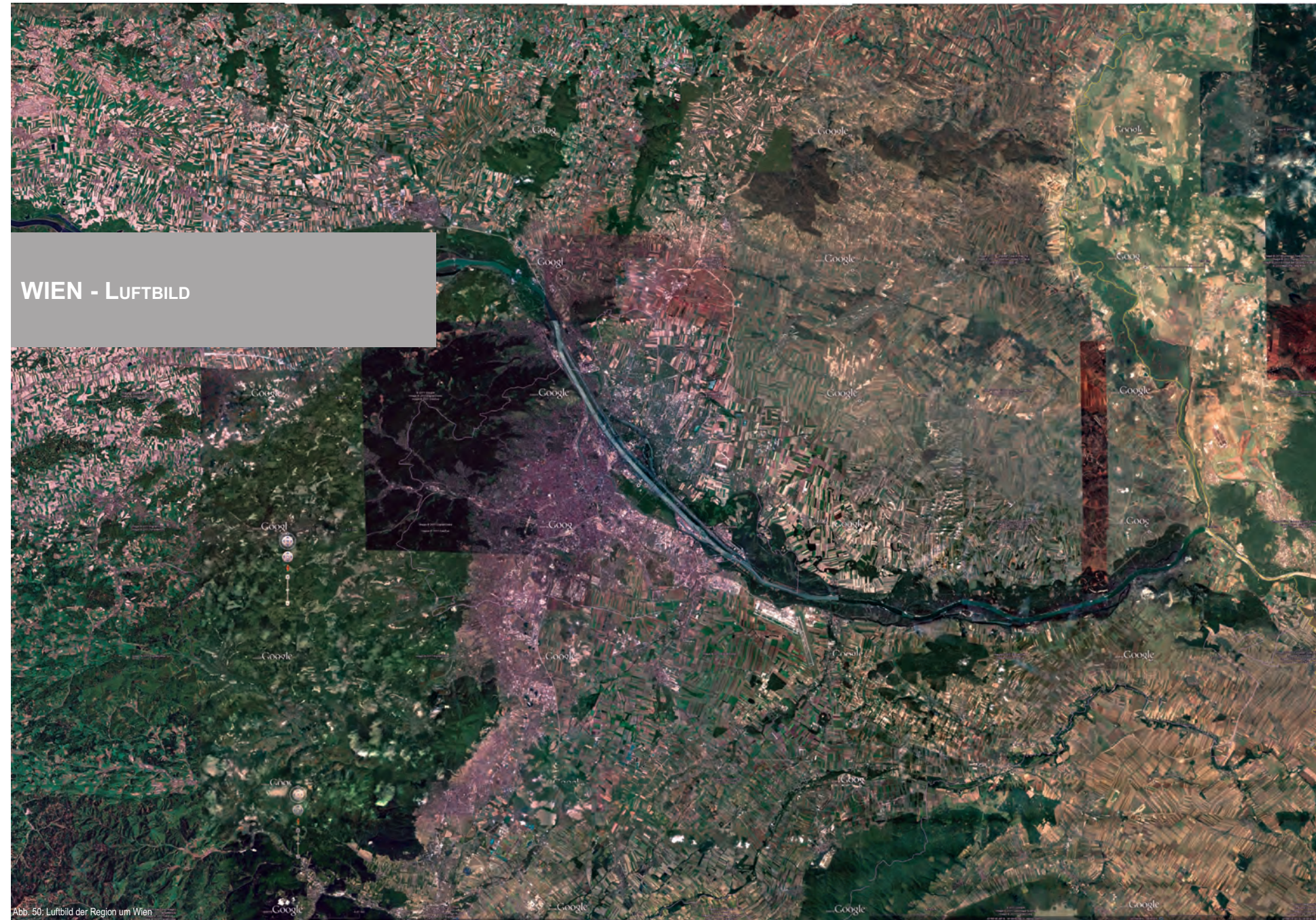


Abb. 50: Luftbild der Region um Wien



Abb. 51: Topographische Karte Wien

WIEN - GEWEBEPROBEN

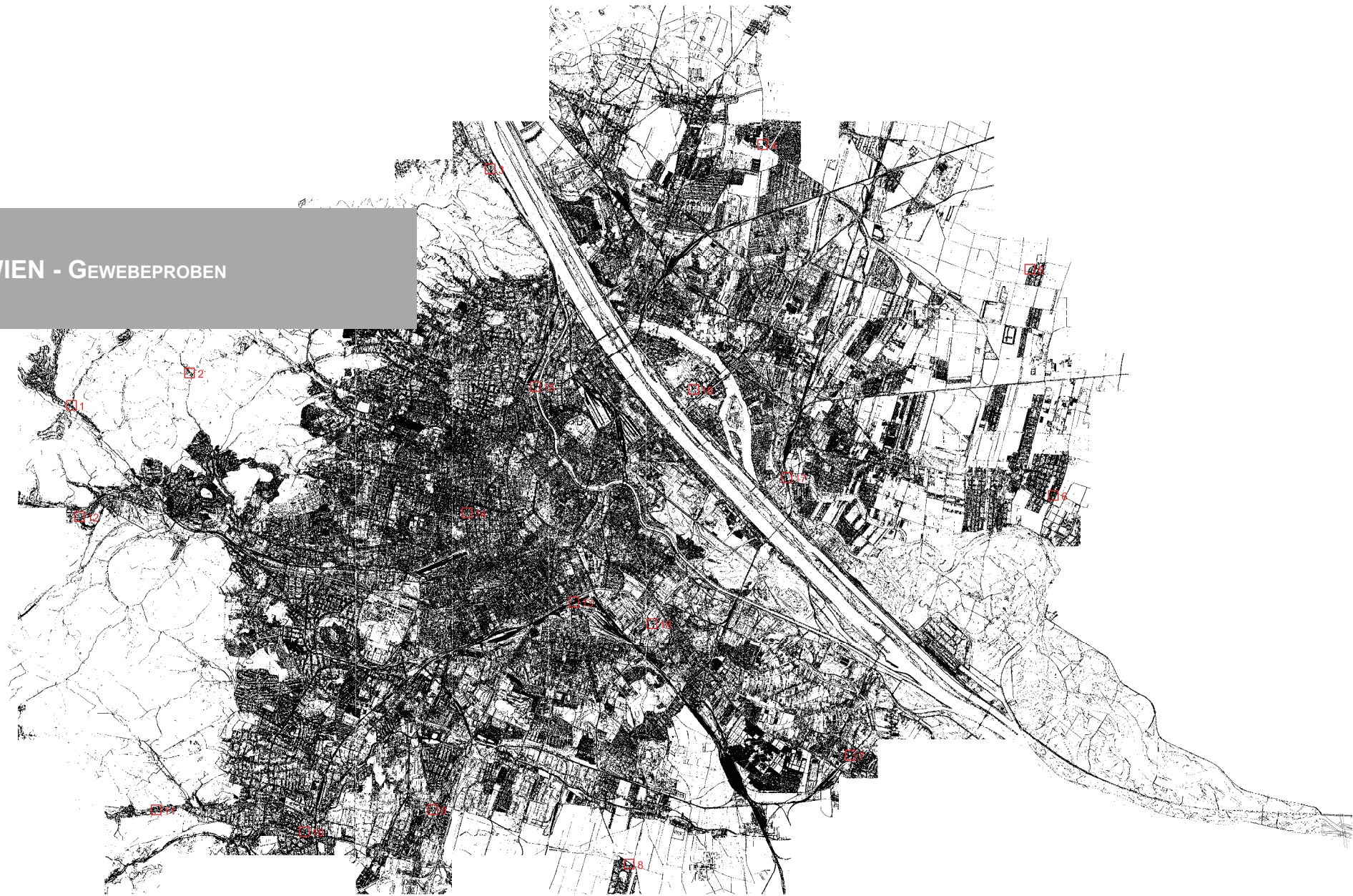


Abb. 52: Stadtplan Wien, Übersicht Gewebeproben



Abb. 53-75: Stadtplan Wien



Abb. 76-94: Schwarzplan

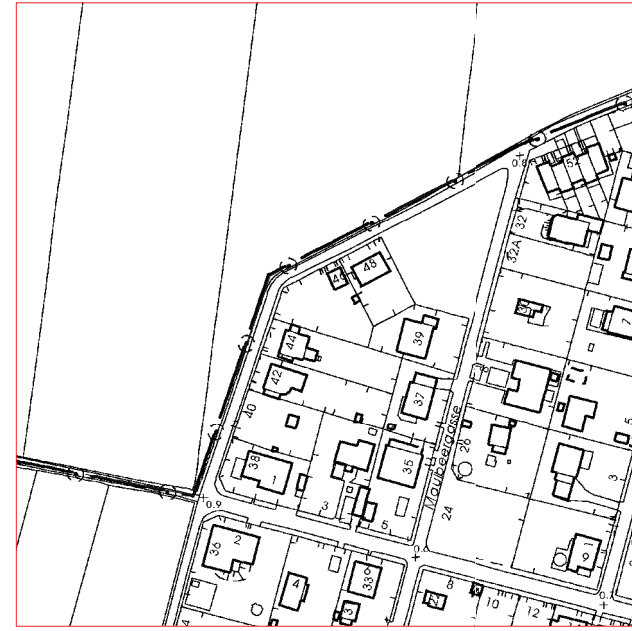


Abb. 95-113: Luftbild





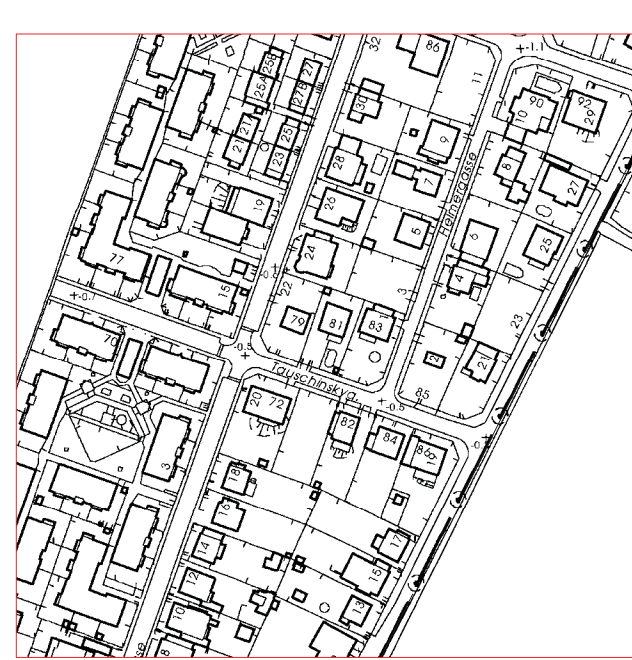
3



5



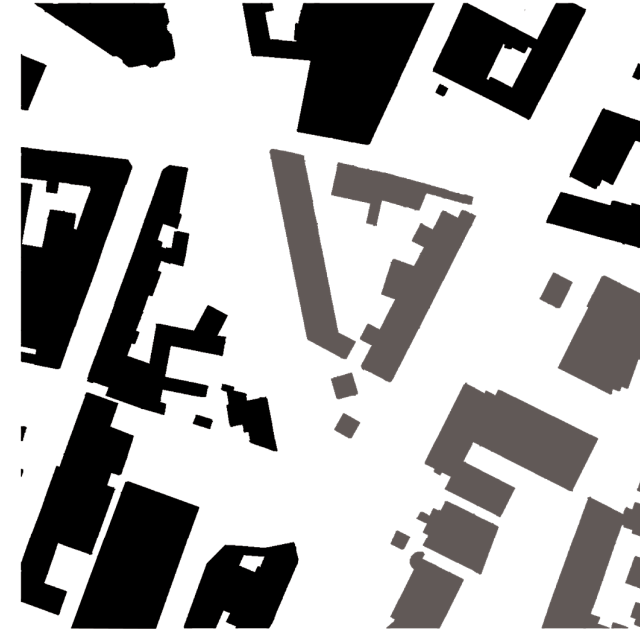
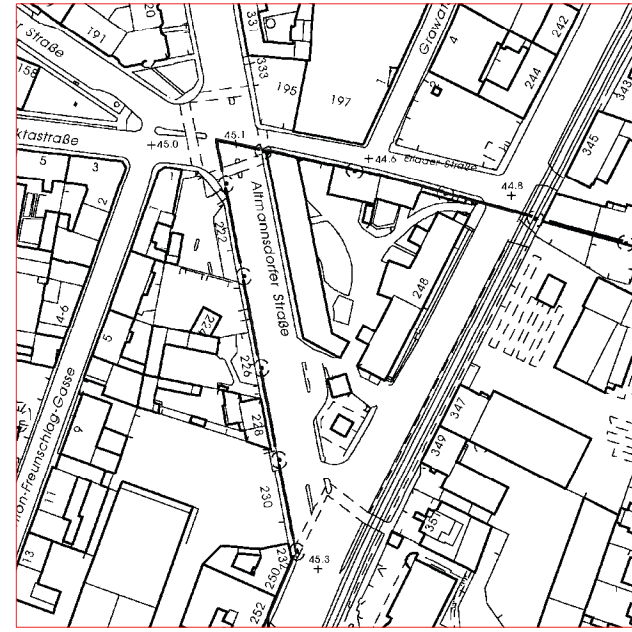
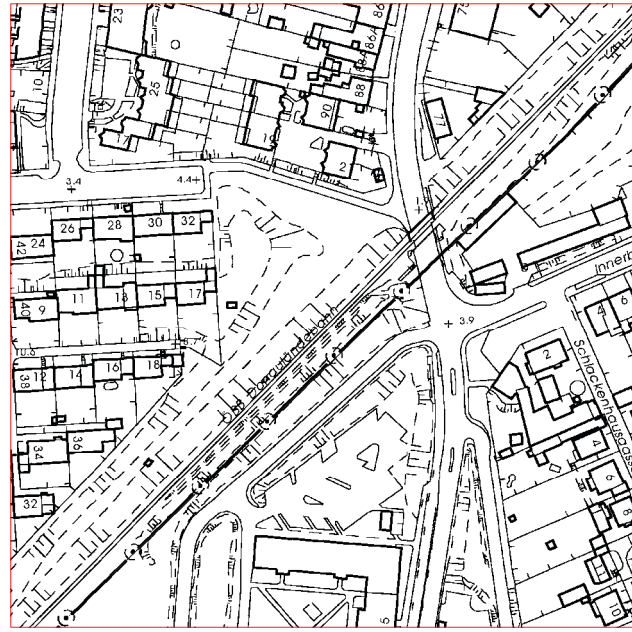
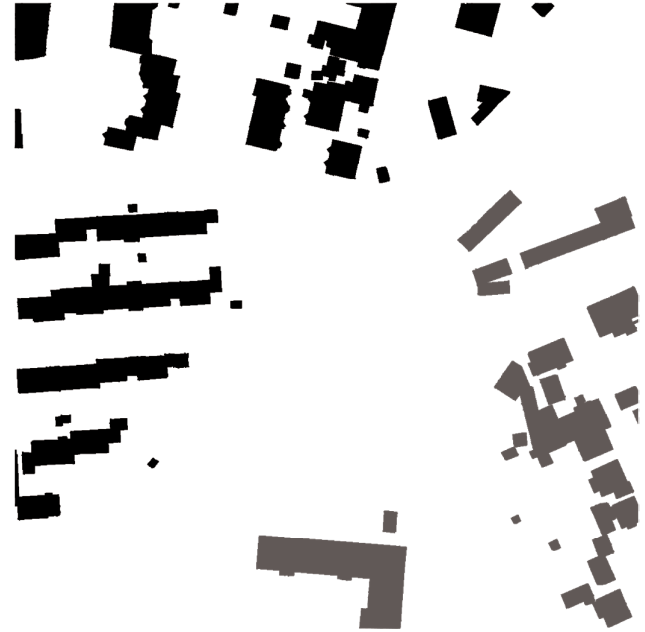
4



6



7



9

8



96

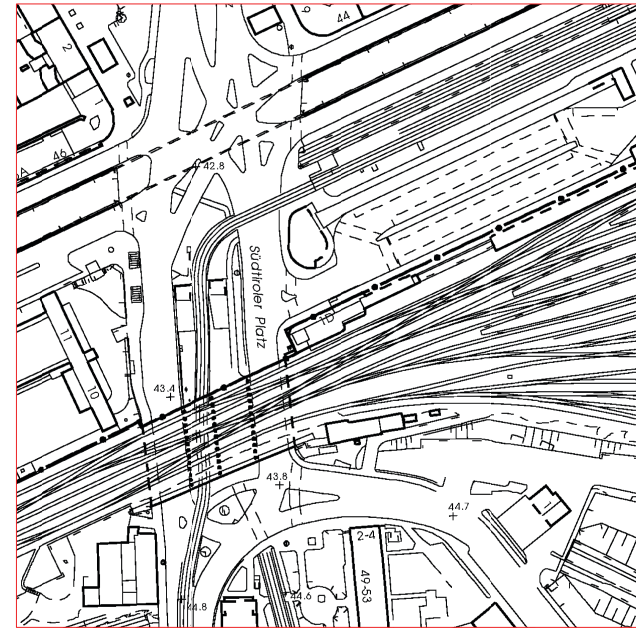
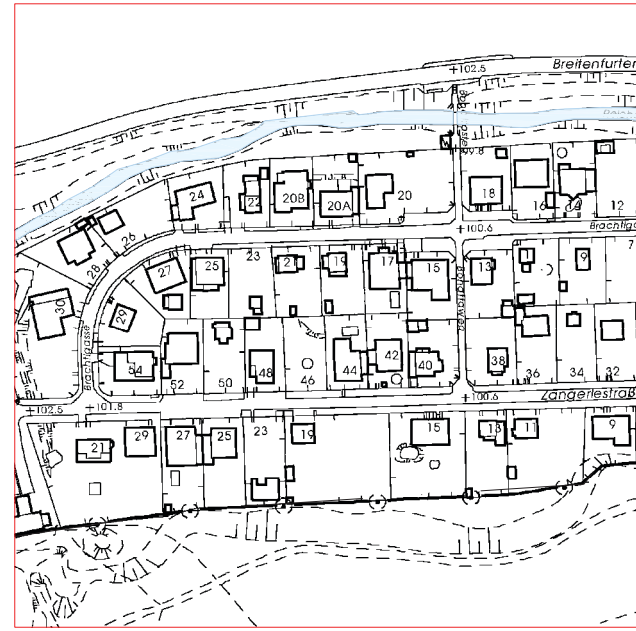


10

97



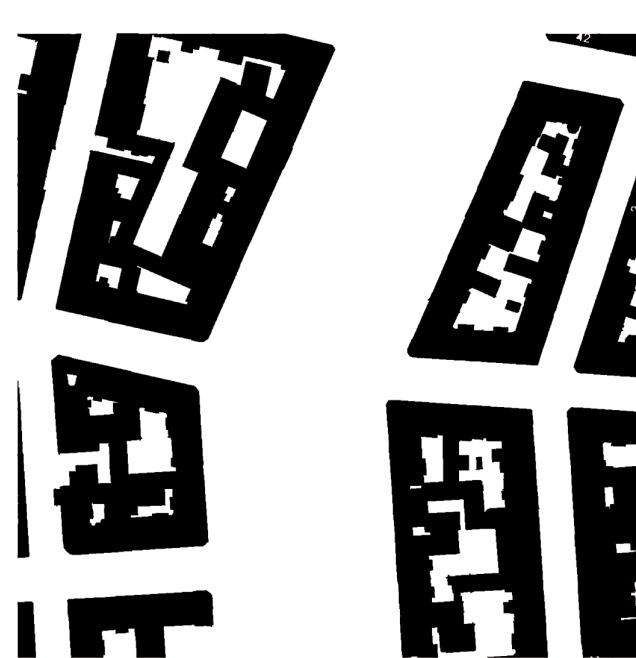
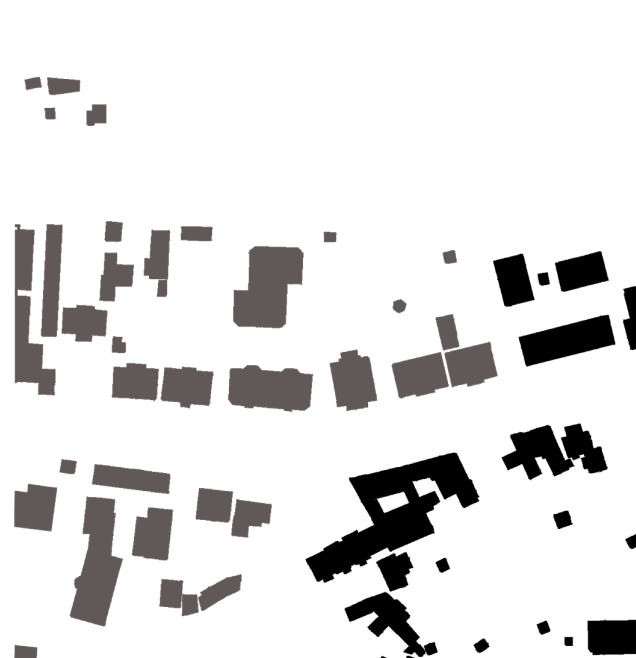
11



13



12



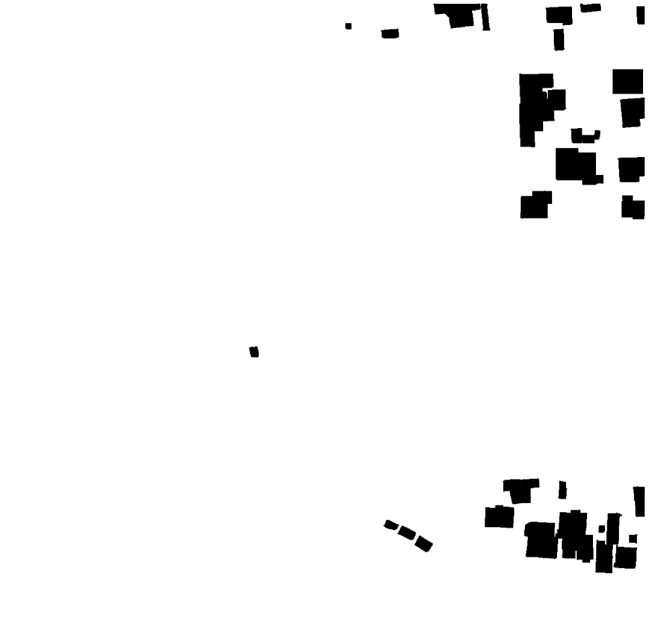
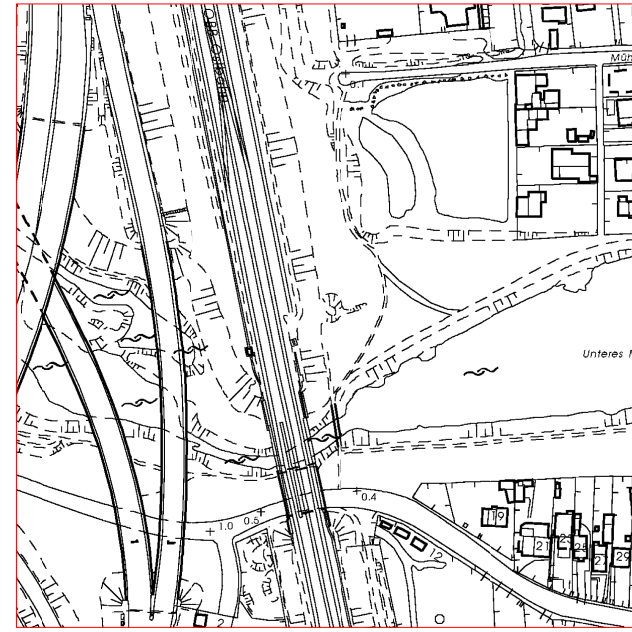
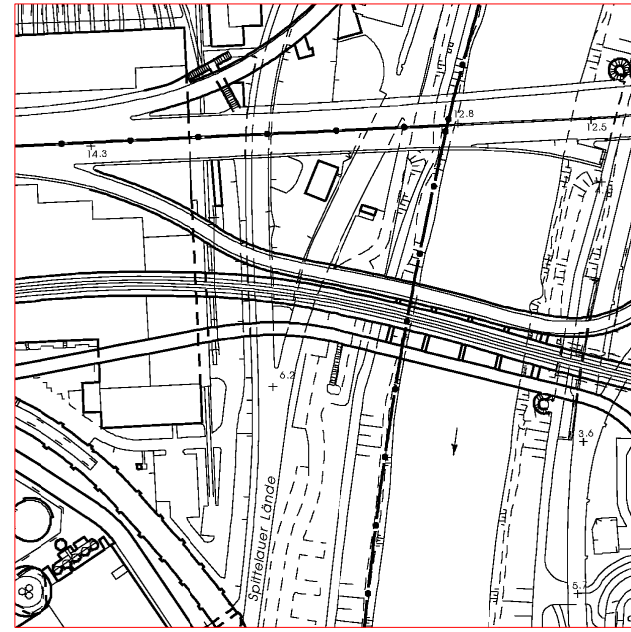
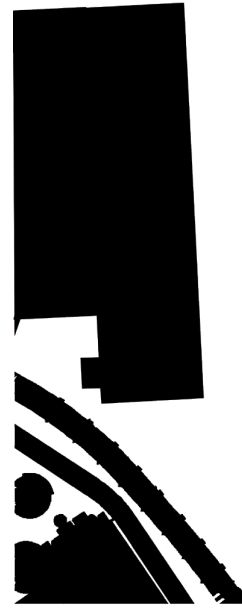
14

98

99



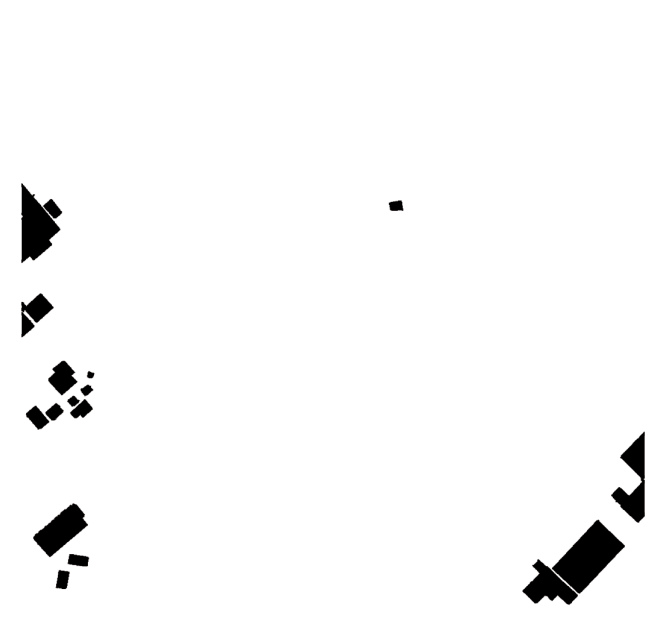
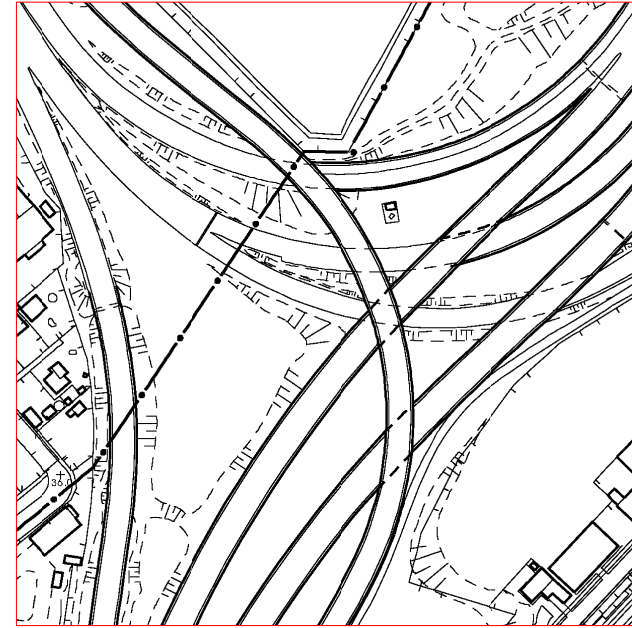
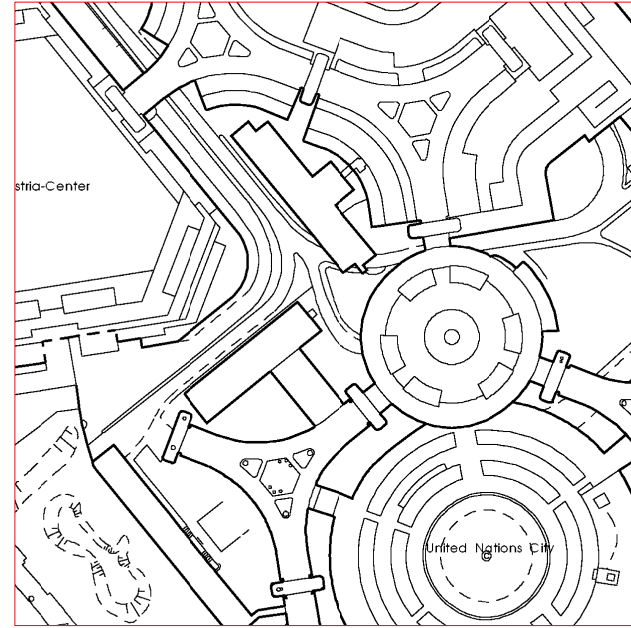
15



17



100



101

18



### 3 KONNEKTIVITÄT UND ZENTRALITÄT

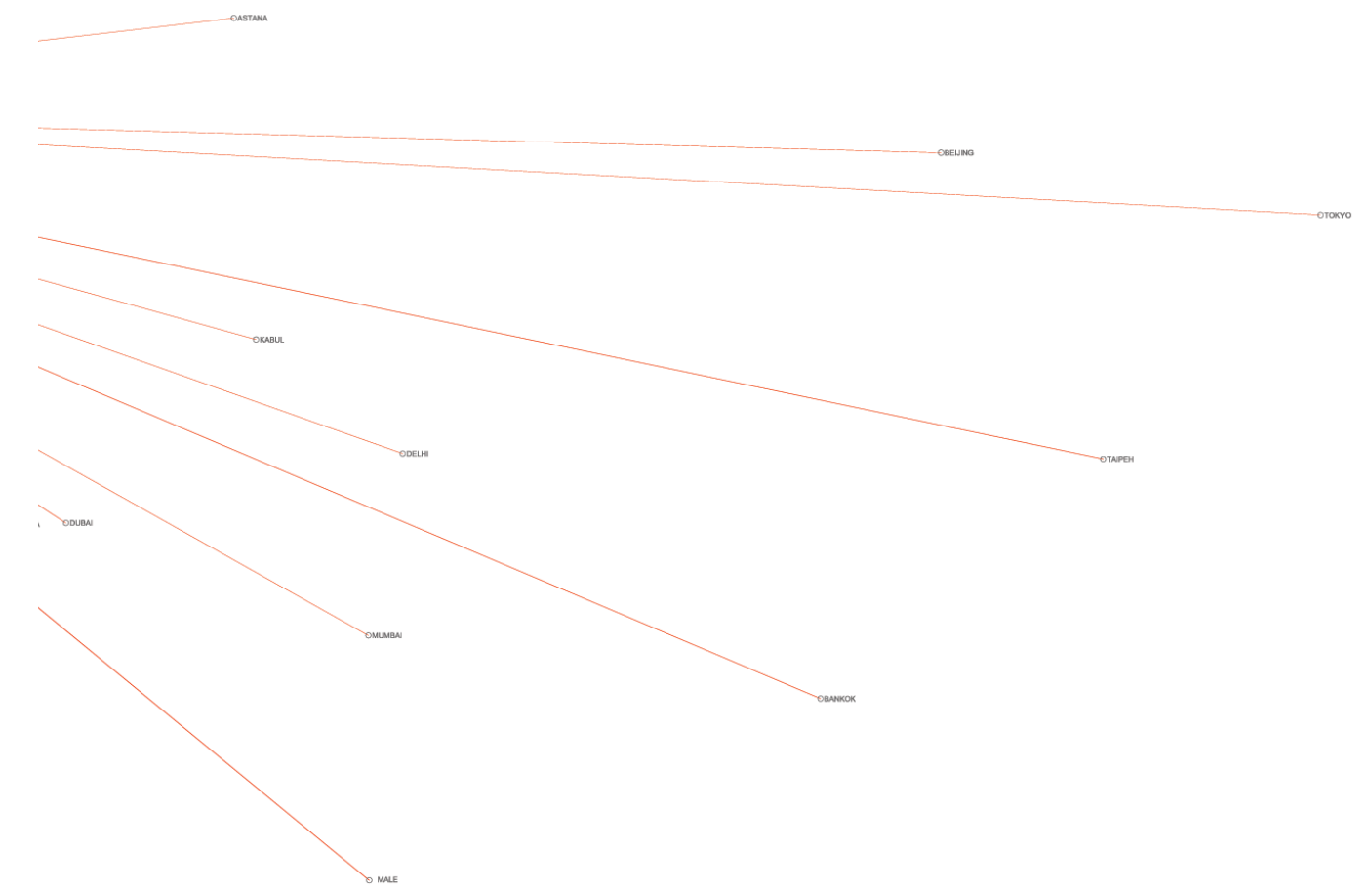
An dieser Stelle soll die Vernetzung von Wien erläutert werden. Einerseits global, anhand der Verkehrsmittel Flugzeug, Bahn und Bus und andererseits regional mittels der Pendlerverflechtungen der Region mit der Kernstadt Wien. Die Stadt wird so gesehen zum Relais zwischen international und regional.

OTORINO  
ONENYOSK  
OWASHINGTON



Die *Global and World Cities* Forschungsgruppe (GaWC) von Peter Taylor und seinen Kollegen schlägt für dieses Prinzip des Vernetzens von Regional und Global die Termini *town-ness* und *city-ness* vor.<sup>1</sup> Vereinfacht gesagt benennen sie mit dem ersteren Begriff die Funktionen der Städte gegenüber ihrem Hinterland, mit dem Letzteren die horizontale Vernetzung der Städte untereinander. Aus diesem Zusammenhang wird ersichtlich, dass die Stadt beziehungsweise die Metropole eine tragende Rolle zwischen der regionalen Entwicklung und der globalen Vernetzung einnimmt.

<sup>1</sup> Vgl. (Taylor, 2006, S. 287-297) und (Taylor, Hoyler, & Verbruggen, 2010, S. 47)  
104



3.1

CITY-NESS

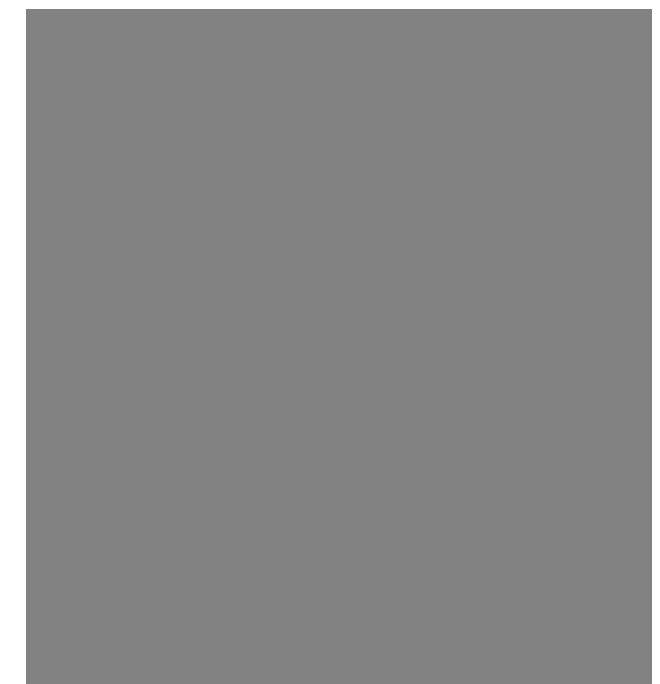
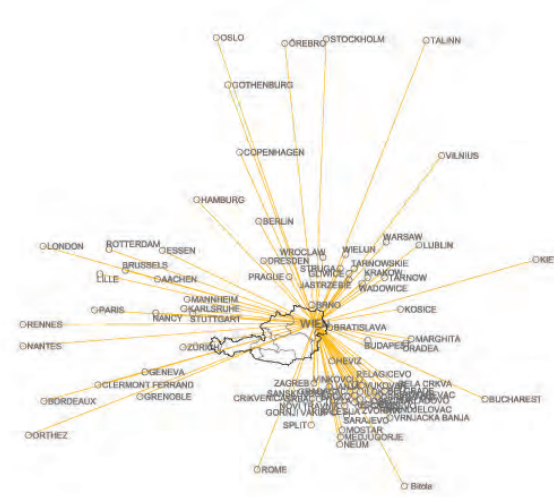


Abb. 115: Connectivitymap Wien

## BUSVERBINDUNGEN (EUROLINES)



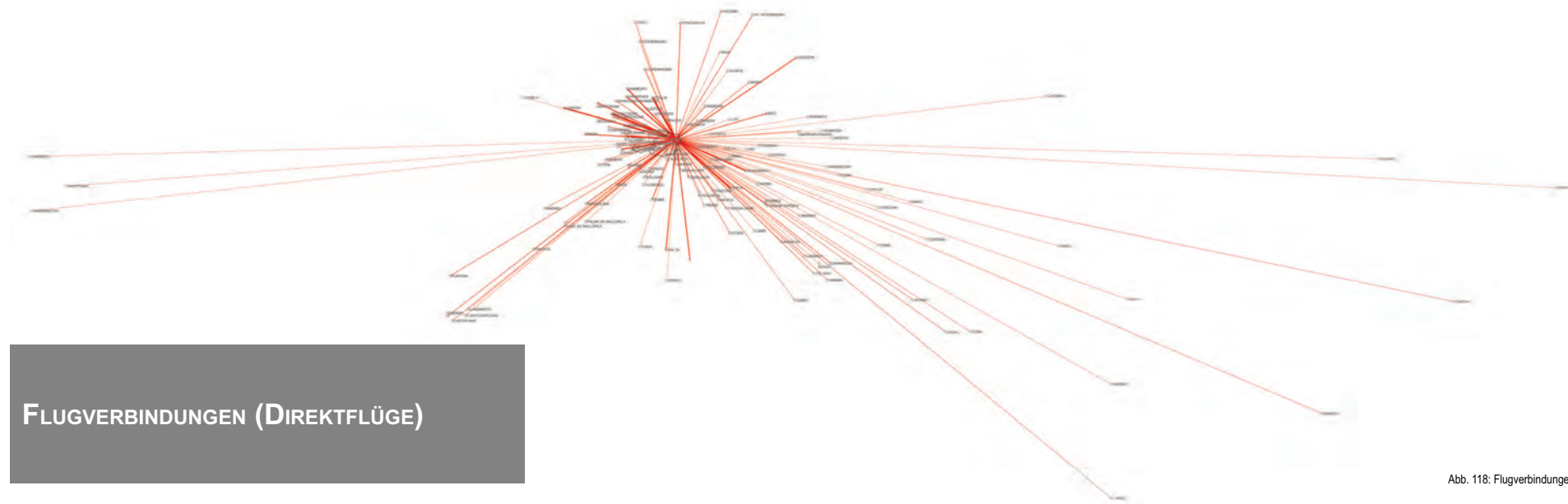
Aachen, Arandjelovac, Bela Crkva, Belgrad, Berlin, Bitola, Bordeaux, Bratislava, Brcko, Brno, Brüssel, Budapest, Bukarest, Clermont Ferrand, Crikvenica, Essen, Genf, Gliwice, Gornji Vakuf, Göteborg, Gradacac, Grenoble, Hamburg, Heviz, Ilok, Janja, Jastrzebie, Kalesija, Karlsruhe, Kiew, Kladovo, Kopenhagen, Kosice, Krakow, Lille, Lodz, London, Lublin, Mannheim, Marghita, Medjugorje, Mostar, Nancy, Nantes, Novi Travnik, Neum, Obrenovac, Osecina, Oslo, Oradea, Örebro, Orthez, Paris, Pelagicevo, Pozarevac, Prag, Rennes, Rom, Rotterdam, Samac, Sanski Most, Sarajevo, Split, Stockholm, Struga, Srbac, Stuttgart,

Tallinn, Tarnow, Tarnowskie, Tuzla, Ugljevik, Valjevo, Vilnius, Vrnjacka Banja, Vinkovci, Vukovar, Warszawa, Wadowice, Wielun, Wroclaw, Zagreb, Zürich, Zvornik



## ZUGVERBINDUNGEN (NACH ENDBAHNHÖFEN)

Bregenz, Budapest, Bukarest, Dortmund, Frankfurt, Graz, Hamburg, Innsbruck, Klagenfurt, Landeck, Lienz, Lindau, Linz, Ljubljana, Maribor, München, Praha, Roma, Salzburg, Stralsund, Venezia, Villach, Warszawa, Zagreb, Zürich



**FLUGVERBINDUNGEN (DIREKTFLÜGE)**

Altenrhein, Amman, Amsterdam, Ankara, Antalya, Astana, Athens, Baku, Bangkok, Banja Luka, Barcelona, Basel, Beijing, Beirut, Belgrade, Berlin, Bologna, Brussels, Bucharest, Budapest, Cairo, Chisinau, Cluj, Cologne/Bonn, Copenhagen, Damascus, Delhi, Dnepropetrovsk, Doha, Donetsk, Dresden, Dubai, Dublin, Düsseldorf, Erbil, Florence, Frankfurt, Friedrichshafen, Fuerteventura, Funchal, Geneva, Gothenburg, Graz, Hamburg, Hannover, Helsinki, Iasi, Innsbruck, Istanbul, Izmir, Kabul, Karlsruhe, Kharkov, Kiev, Klagenfurt, Kosice, Krakow, Krasnodar, Kuwait, Lanzarote, Larnaca, Las Palmas, Leipzig, Linz, Ljubljana,

London, Luxemburg, Lviv, Lyon, Madrid, Malaga, Male, Malta, Milan, Minsk, Moscow, Mumbai, Munich, Münster/Osnabrück, New York, Nice, Nürnberg, Odessa, Oslo, Ostrava, Palma de Mallorca, Paris, Podgorica, Prague, Pristina, Riga, Rome, Rostov, Sabiha Gokcen, Salzburg, Sarajevo, Sibiu, Skopje, Sochi, Sofia, St. Petersburg, Stockholm, Stuttgart, Taipeh, Tbilisi, Teheran, Tel Aviv, Tenerife, Thessaloniki, Timisoara, Tirane, Tokyo, Toronto, Tripoli, Tunis, Valencia, Varna, Venice, Verona, Vilnius, Warsaw, Washington, Yerevan, Zagreb, Zürich

Abb. 118: Flugverbindungen Wien



Abb. 119: Blick auf Flughafen Fiumicino Rom





Abb. 120: Blick über Wien vom Donauturm

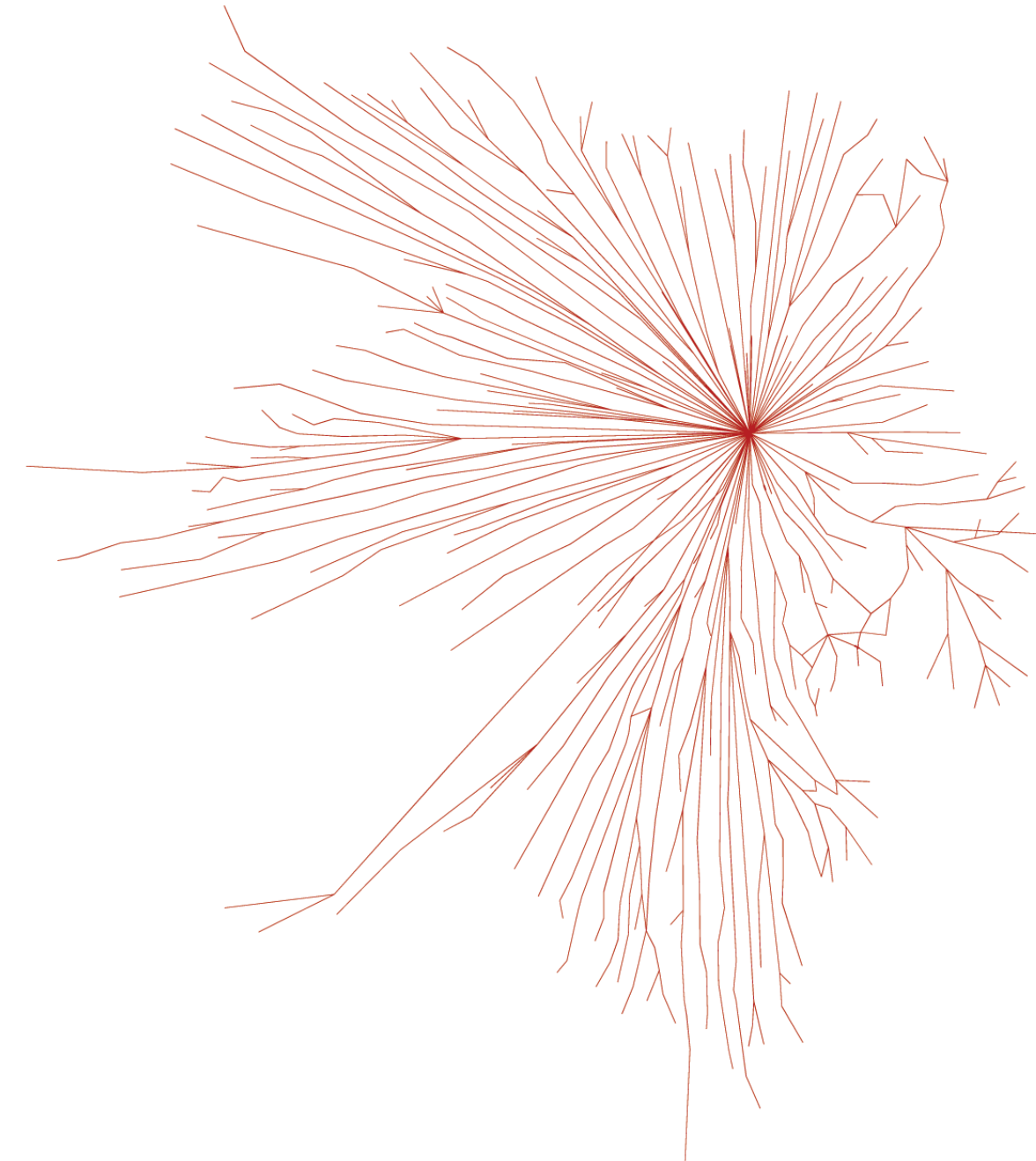


Abb. 121: Pendlernetzungen Wien

### 3.2

### TOWN-NESS

Eine Ansatz um Agglomerationsräume zu erfassen bringt das Konzept der *Urbanisierungszonen*.<sup>1</sup> Dieser Ansatz stützt sich ausschließlich auf die Pendlerverflechtungen, abgestuft nach der Intensität der Vernetzung. Zur Urbanisierungszone gehört eine Gemeinde die in die Kernstadt, in die suburbane Zone oder in mehrere Kernstädte pendelt.

<sup>1</sup> (Perlik, 2001, S. 67ff)

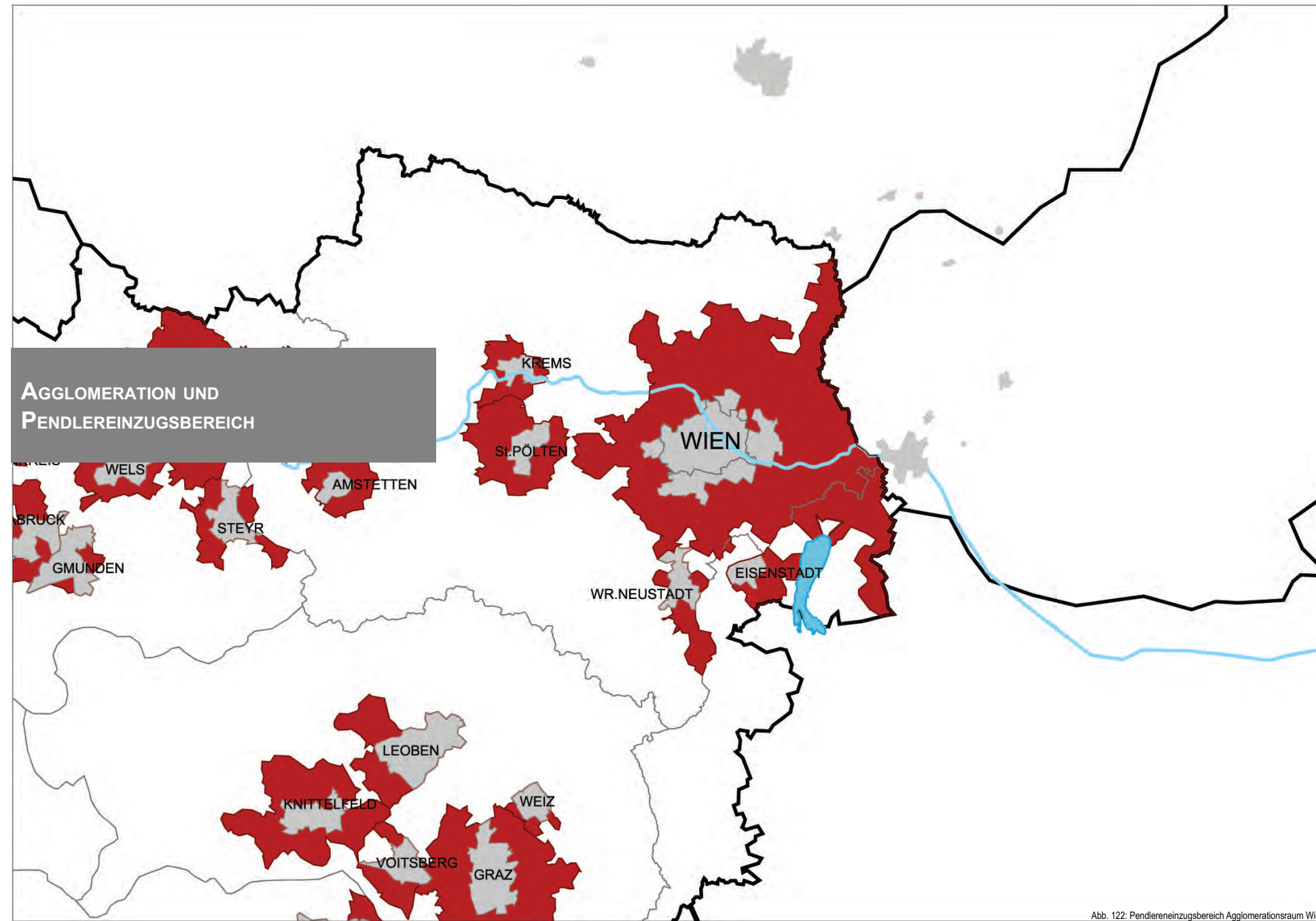


Abb. 122: Pendlerereinzugsbereich Agglomerationsraum Wien

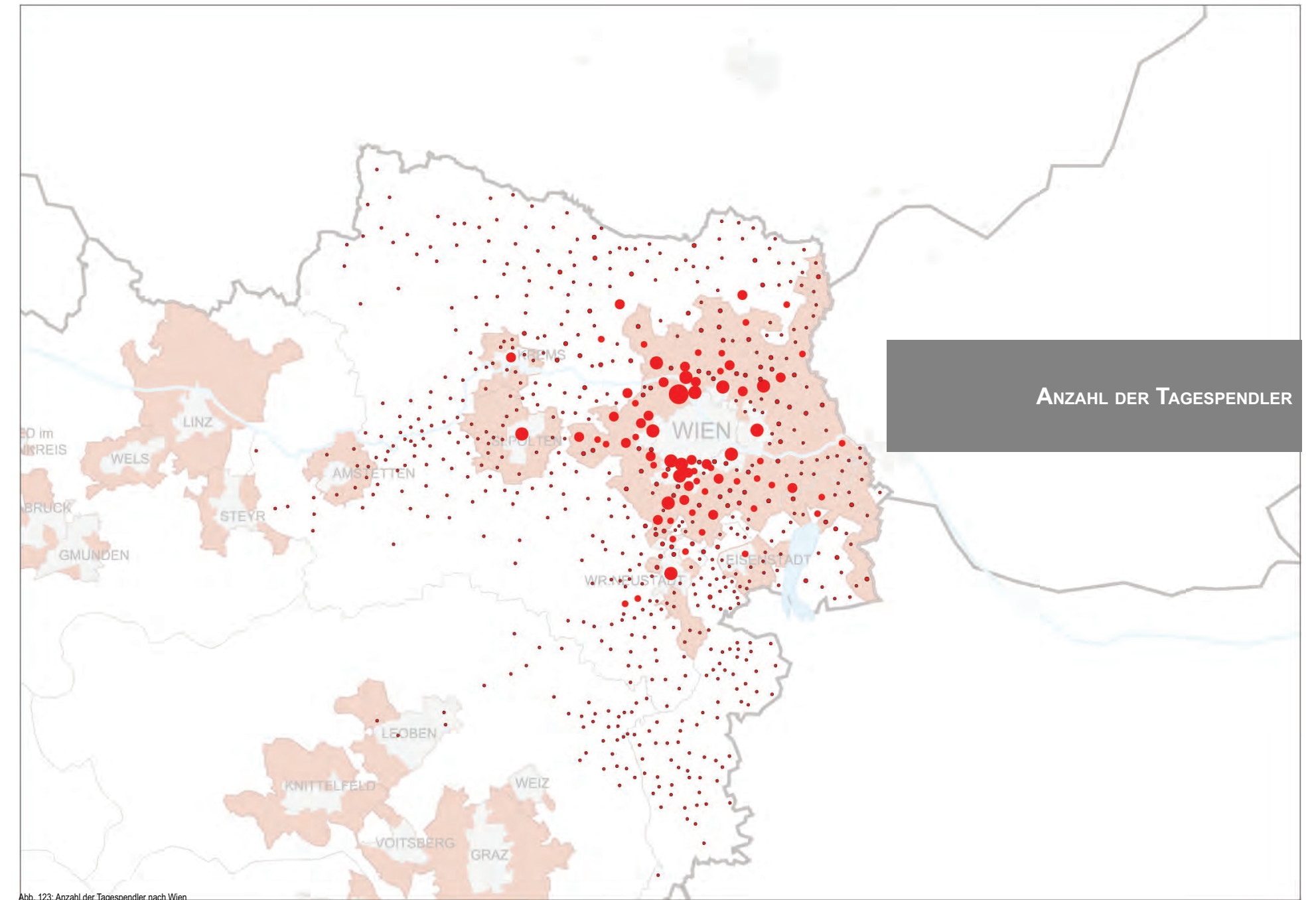
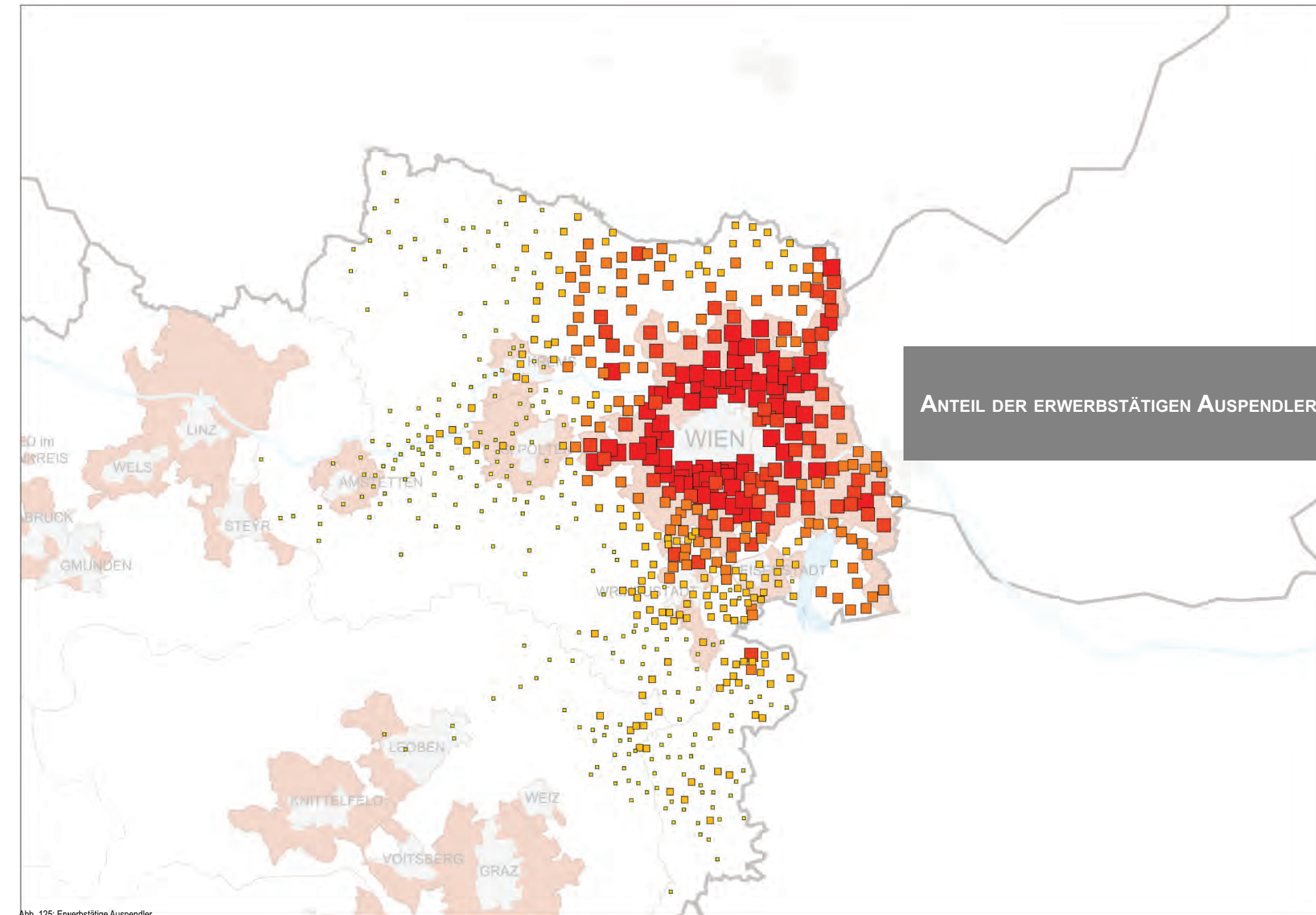
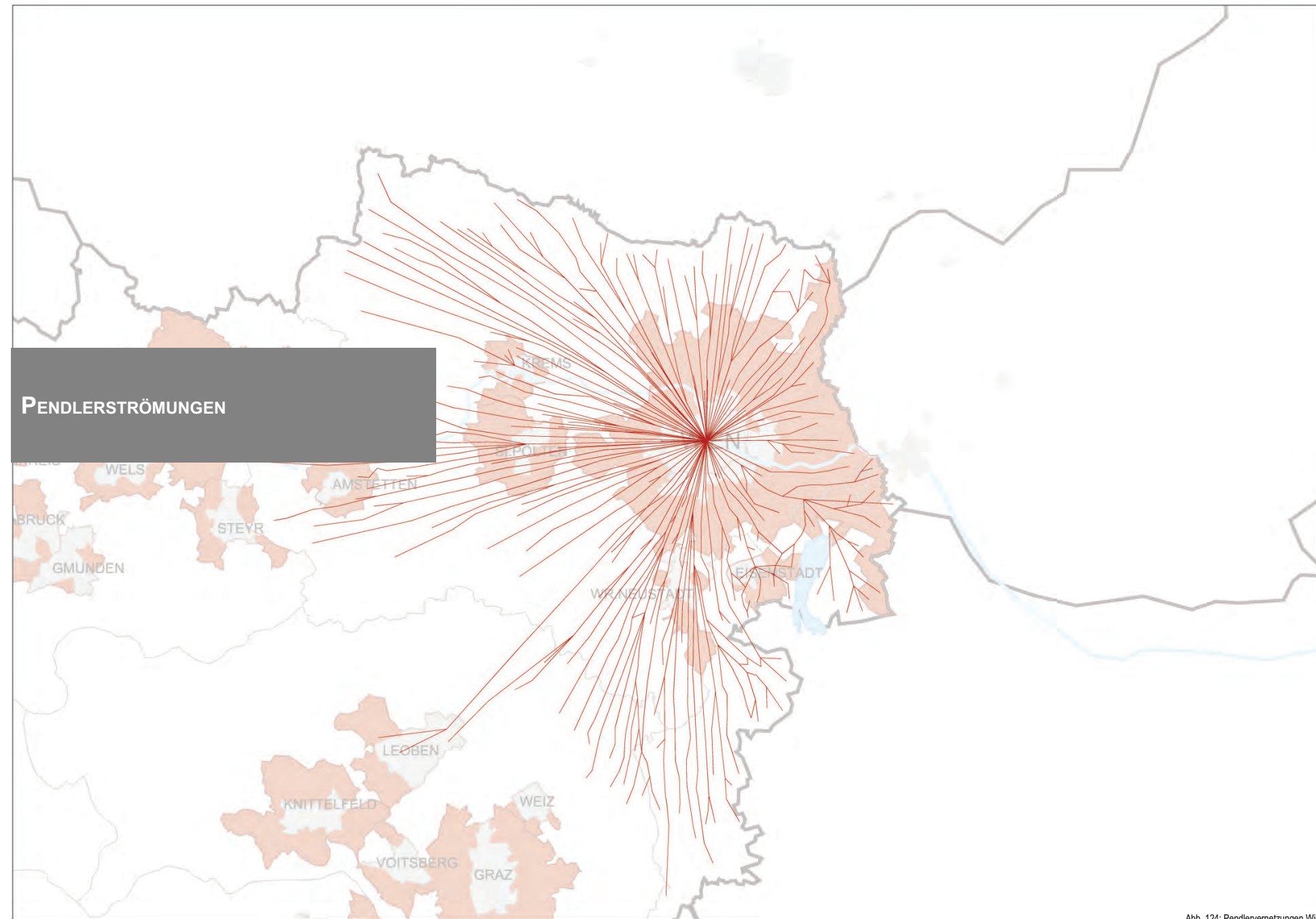


Abb. 123: Anzahl der Tagespendler nach Wien





**Städtebauliche Nachverdichtung durch Vernetzung und Multiplikation.**

Durch die Addition von öffentlichen, halb-öffentlichen und privaten Bereichen entstehen netzartige Strukturen mit einer deutlich höheren Bebauungsdichte.

Das Ksar als hochdichter Lehmbau in Nordafrika dient als Referenz solcher hoch verdichteten Strukturen



KSARHAUS: TRAKT 1-SEITIG



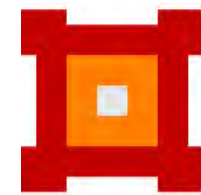
KSARHAUS: TRAKTE 2-SEITIG



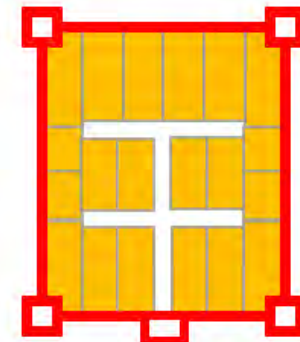
KSARHAUS: TRAKTE 3-SEITIG



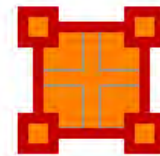
KSARHAUS: TRAKTE 4-SEITIG



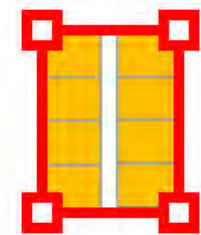
TIGHREMT



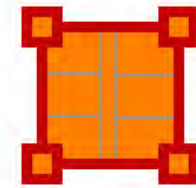
KSAR  
AIT ILOUSAN



TIGHREMT  
N AIT HAMID



MIKROKSAR  
AGOUMMATE



TIGHREMT  
IN TOUNFITE



TIGHREMT  
N AIT MEZDOU

Abb. 127: Entwicklung Ksar und Tighremt

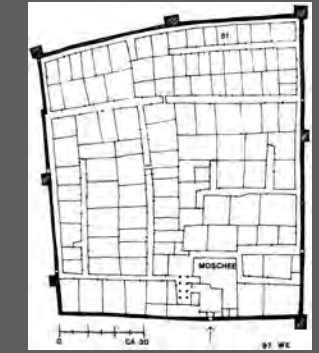


Abb. 129: Schema der Erschließung eines Ksar

**4.1 DAS KSAR**



BEZIRK:	FLÄCHE	EINWOHNER	BEVÖLKERUNGSDICHTE
	km <sup>2</sup>	(1. Jän. 2009)	Einwohner je km <sup>2</sup>
1. Bezirk: Innere Stadt	2,88	16.958	5.888
2. Bezirk: Leopoldstadt	19,27	94.595	4.909
3. Bezirk: Landstraße	7,42	83.737	11.285
4. Bezirk: Wieden	1,80	30.587	16.992
5. Bezirk: Margareten	2,03	52.548	25.885
6. Bezirk: Mariahilf	1,48	29.371	19.845
7. Bezirk: Neubau	1,61	30.056	18.845
8. Bezirk: Josefstadt	1,08	23.912	22.141
9. Bezirk: Alsergrund	2,99	39.422	13.185
10. Bezirk: Favoriten			
11. Bezirk: Simmering			
12. Bezirk: Meidling			
13. Bezirk: Hietzing			
14. Bezirk: Penzing			
15. Bezirk: Rudolfsheim-Fünfhaus	3,92	70.902	18.087
16. Bezirk: Ottakring			
17. Bezirk: Hernals			
18. Bezirk: Währing			
19. Bezirk: Döbling			
20. Bezirk: Brigittenau			
21. Bezirk: Floridsdorf			
22. Bezirk: Donaustadt			
23. Bezirk: Liesing			
Wien	414,89	1.697.982	4.093
inneren Bezirke ges:	40,56	401.186	9.891
äusseren Bezirke ges:	374,33	1.296.796	3.464
RECHENBEISPIEL: KSAR (200x200m)	0,04	1000	25000

auf Wien umgelegt: **25.000 EW/km<sup>2</sup> x 415km<sup>2</sup> = ca. 7.300.000 EW**

mit max. 3-4 geschossiger Bebauung !!



Abb. 132: Ansicht Ksar

## RECHENBEISPIEL

### BEVÖLKERUNGSDICHTEN IN WIEN NACH BEZIRKE (Einwohner / km<sup>2</sup>)

Am Rechenbeispiel des Ksar wird klar welches Potential in solchen hochdichten Strukturen steckt. Umgelegt auf Wien, könnten innerhalb der Stadtfläche cirka 7,3 Mio Einwohner wohnen. Bei einer maximalen Bebauung von 3 - 4 Geschoße!



## 5 ÖFFENTLICHER RAUM



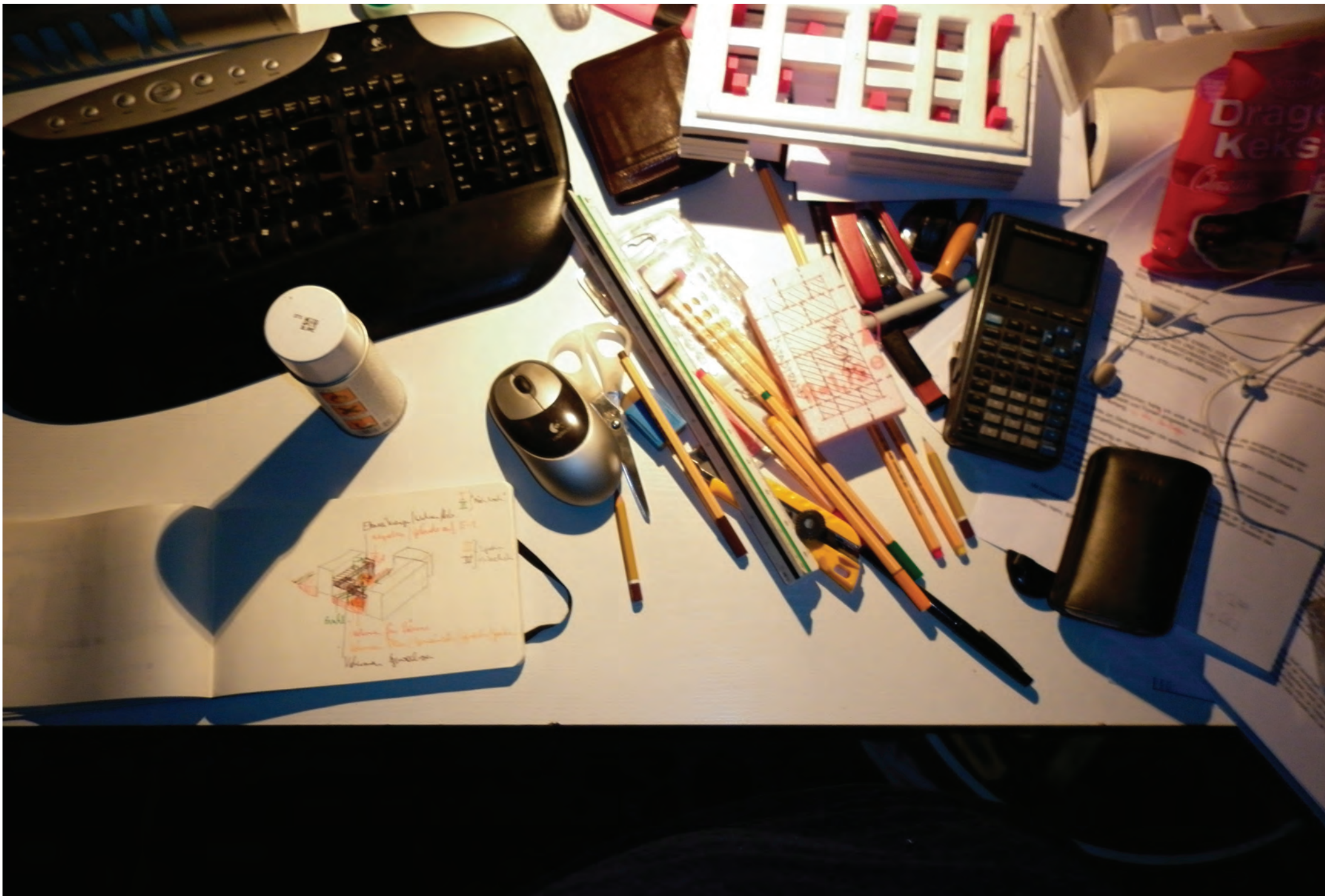
**5.1 WIEN ALS ÜBERDIMENSIONALE PARKGARAGE?**













## 6.1 AUSBLICK AUF EINE ARCHITEKTUR DER STADT



Nicht nur die lichtdurchfluteten, begrünten Boulevards und Parks prägen eine Stadt, es sind auch die dunklen Seitengassen und heruntergekommenen Areale die neben ihrer Bedrohlichkeit offen sind für neue Entwicklungen. Dort wo alles in hellem Glanz erstrahlt, ist meist kein Platz mehr für Neues, dort wo die vergessenen und vernachlässigten Orte sind kann sich Urbanität entfalten. „Neben den Orten des gesellschaftlichen Umbruchs sind es die *zones of transition*, in denen sich heute Urbanität entfaltet, Zonen des Übergangs, baulich meist heruntergekommene, ökonomisch entwertete, häufig am Rand der Innenstadt gelegene Gebiete, in denen die sozialen Kontrollen weniger dicht sind, wo Alteingesessene und Zuwanderer, Künstler und Studenten, legale Aktivitäten und die Laster der Großstadt sich sammeln können. Urbanität ist – so könnte man definieren – gezähmte Abneigung.“<sup>1</sup> Es sind dann letztendlich diese Zonen, die den Platz und das Potenzial für Prozesse abseits geplanter Stadtentwicklungen bieten und am Beispiel der Gentrifikation auch schon länger zu beobachten sind. Dort, wo sich Spuren des Verfalls abzeichnen und dort, wo sich Nutzungen ändern und aus dem städtischen Gefüge ausgelagert werden ergeben sich neue Möglichkeiten für die Urbanität.

### DIE GUTE STADT, DAS BÖSE LAND?

Die Schnittstelle zwischen dem Land und der Stadt ist traditionell der Stadtrand. Der so genannte *Wiener Grüngürtel* ist zumindest teilweise noch Grünfläche, sprich Naherholungsgebiet und landwirtschaftliche Produktionsfläche.

<sup>1</sup> (Siebel, 2000, S. 32)

Sollte dieser verschwinden, verliert auch die Stadt einen großen Teil ihrer Qualität. Doch abseits einer medial verklärten Sehnsucht nach dem Ländlichen spiegelt sich am Land ein weiterer Konflikt. Im zentraleuropäischen Raum verliert das Land zunehmend seine Bedeutung als landwirtschaftliche Produktionsfläche. Was wird passieren, wenn sich die idyllische Kulisse für den Eigenheimtraum von über 80% der Europäer zu einer Freizeitlandschaft der Städter entwickelt? „Wo werden die 3.433.000 oberösterreichischen und steirischen Schweine versteckt und verwertet, ohne dass man wirklich auf die Produktionsbedingungen einer *Alpensaga* zurückgreifen müsste? [...] Bedenkt man, dass der Freizeitverkehr (die Fahrt ins *Grüne*, in Wochenend-, Urlaubs-, und autoorientierte Naherholungsgebiete) bereits über 50 Prozent der Gesamtfahrtleistung im Personenverkehr ausmacht, wird die Funktion des Landes als Erholungsraum deutlich.“<sup>2</sup>

Die traditionelle Vorstellung vom Landleben ist die, einer mit dem Ort verbundenen und vor allem homogenen Welt. Diese Postkartenidylle ist ideologisch wahrgenommen, frei von Konflikten, Problemen und der Kollision unterschiedlicher sozialer Raumbezüge. Es entsteht eine Schiefelage die sich daraus ergibt, dass der Großteil für die Erhaltung der Infrastrukturen, die Schneeräumung und sämtliche entstehende Instandhaltungskosten letztendlich die Kommune, also der Steuerzahler trägt. Sprich das Landleben eigentlich von der Öffentlichkeit subventioniert wird. Vor allem sind diese Kosten im Wesentlichen von der Bebauungsdichte und der Siedlungsstruktur abhängig. „So ist der Aufwand für die inne-

<sup>2</sup> (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 18)

re Erschließung, also der Anbindung an das Straßen-, Wasser- und Abwassernetz bei freistehenden Einfamilienhäusern doppelt so hoch wie bei verdichteten Flachbau; bei Gemeinden mit dynamischer Siedlungsentwicklung im Streusiedlungsbereich viermal so hoch wie bei kompakten Ortschaften.“<sup>3</sup>

Ein weiteres Problem ist, das die *Verschmelzung* von Stadt und Land von zwei Seiten aus passiert. Einmal wächst die Stadt über ihre Grenzen in das Land. Auf der anderen Seite agglomeriert sich das Umland bevorzugt Richtung Stadt, entlang der Pendlerströme. Es stellt sich die Frage, welche Position die Stadt in der Zukunft einnehmen will? Es gibt sicher etliche Möglichkeiten bis hin zur totalen Urbanisierung von ganz Europa, sprich des Entstehens eines überdimensionalen, suburbanen *Fleckerlteppichs*. Allerdings muss verstanden werden, dass die Stadt nicht tatsächlich verschwindet, sondern alles städtisch wird, wodurch das Ländliche verloren geht.

### KONZEPTE UND THEORIEN

„Architektur und Städtebau finden heute ihr Arbeitsfeld in einem politischen und ökonomischen Gefüge, das in immer stärkerem Maße internationalisiert ist. Den raumgestaltenden Disziplinen kommt dabei die Aufgabe zu, neue Planungsformen zu entwickeln, die in diesem neu entstandenen Raum- und Machtgefüge eine über die Gestaltung von Räumen hinausweisende Perspektive eines *guten Lebens* in der Zukunft bieten können. Das verlangt eine

<sup>3</sup> (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 33)

Neupositionierung der Planung.“<sup>4</sup>

Das Zusammenleben einer hohen Dichte an Individuen stellt seit jeher besondere Herausforderungen an das gebaute Umfeld. In Relation zum Anstieg der Dichte an Menschen pro Einheit und der damit verbundenen Reduktion an Raum pro Individuum, steigen die qualitative Bedeutung des privaten Rückzugsbereiches und die quantitativen Anforderungen an das gebaute Umfeld. Nun stellt sich die Frage: wollen Architekturschaffende nur die Gehilfen der Ökonomie sein? Architektur ist weit mehr als nur schöne Details zu entwerfen und Materialien nebeneinander zu positionieren. Zvi Hecker schreibt in dem Text *Die sieben Leuchten der Architektur* über ein paar der internen Konflikte des Architekturfeldes.

„Es gibt drei zentrale Grundsätze für die Produktion von Architektur, die jedoch niemand kennt. Sie sind wohl irgendwann in grauer Vorzeit verloren gegangen. Darum ist es einfacher zu erklären, was Architektur nicht ist:

I. Architektur ist nicht mit sich selbst befasst, sondern mit dem menschlichen Dasein (ein Großteil der deutschen Architekten – mit Ausnahme von Hans Scharoun – ist vom äußeren Erscheinungsbild besessen, davon, wie Glas an Steinelementen befestigt wird, wie die Wärmedämmung hinter Steinplatten verschwindet etc.)

II. Architektur ist nicht gleichbedeutend damit, ein Objekt zu kreieren. Viele moderne Architekten scheinen mit den Designern von Parfumfläschchen wetteifern zu wollen (Zitat Bernard Tschumi).

III. Architektur ist kein Monument, das es zu be-

<sup>4</sup> (Pretterhofer, Spath, & Vöckler, 2010, S. 37)

staunen, sondern eine Umgebung, die es zu nutzen gilt.

IV. Architektur ist nicht zu unserer Unterhaltung da, sondern um uns zu beschützen.

V. Architektur ist keine überdimensionale Skulptur, sondern ein Gebäude, das genutzt wird. Es gibt weltweit nur wenige gute Bildhauer und keiner von ihnen scheint Architekt zu sein, die letzten waren Michelangelo und Bernini.

VI. Architektur ist nicht Teil der herrschenden Strömung, ihre Originalität speist sich aus ihrem dreitausend Jahre alten Gedächtnis.

VII. Architektur ist keine Universallösung, sie kann bestenfalls die allerdringlichsten Bedürfnisse befriedigen – wenn möglich ohne Zerstörung der Umwelt oder der städtischen Struktur. Bedauerlicherweise scheint diese Aufgabe für manche nicht aufregend genug zu sein.“<sup>5</sup>

Die Aufgaben der Zukunft werden bestimmt durch die Auseinandersetzung mit einer sozialen Realität des Alltäglichen. Wobei gerade diese sozialen, moralischen und ethnischen Aspekte nicht unbedingt zentrale Themen der Architektur darstellen. Die, im 20. Jahrhundert aufkommende *Ohnmacht* gegenüber den bestimmenden Kräften des gebauten Umfeldes ist nachvollziehbar und verständlich, darf aber in einem interdisziplinären Gegenstand wie der Architektur nicht einfach als Konstante und unantastbar hingenommen werden. “Let us accept the changed economic and social conditions as a fact. All this things go their way guided by destiny and blind to values...”<sup>6</sup>

oder noch verschärfter von Rem Koolhaas: “Since

<sup>5</sup> (Hecker, 2010, S. 84)

<sup>6</sup> (Van der Rohe, 1964, S. 114)

we are not responsible, we have to become irresponsible.”<sup>7</sup> Wenn man den Kopf in den Sand steckt verliert man die Übersicht. Es ist eine Frage an das moralische Gewissen des Architekten. Wenn der Anspruch der ist, in einem Büro zu sitzen und sich Gedanken über die kommerzielle Maximierung einzelner Projekte und dem Design der Fassaden zu machen, so muss das jeder für sich entscheiden. Jedoch verbindet gerade der Beruf der Architektin und des Architekten das Wissen von einem System hinter der gebauten Realität mit der Kenntnis über die Anforderungen an ein *gutes* Wohnumfeld. Architekturschaffende müssen endlich ihre Büros verlassen und aktiv werden um gesellschaftliche Relevanz zu erhalten.

Im Zuge des transdisziplinären (Architektur-) Symposium *Changing Strategies* der TU Wien, stellte Didier Faustino zurecht die kritische und provokante Frage: „Who the fuck needs Architects?“<sup>8</sup> Damit wollte er einen Konflikt veranschaulichen. Architektur ist ein Luxusprodukt und daher gesellschaftlich irrelevant, denn der überwiegende Teil der Entwicklung passiert abseits davon; diesen Luxus können sich schlicht und einfach die allerwenigsten leisten. Schöne und atemberaubende Formen zu erarbeiten fällt aber vor allem eigentlich eher in den Aufgabenbereich des Bildhauers.<sup>9</sup> Will Architektur relevant sein, so muss sie ein soziales und moralisches Gewissen bewahren und sich mit Themen weit abseits von *Hochglanzmagazin-Architektur-Pornos* positionieren. Der (erdrückend) überwiegende Teil

der gebauten Masse auf der Welt wurde nicht von Architekten erschaffen, denn die größten Baumeister sind die Ärmsten der Armen in den Slums rund um die Megametropolen dieser Welt. Somit passiert ein Großteil des Bauprozesses weltweit völlig abseits jeglicher Debatte über *schöne* Formen.

Als Kontrapunkt zu dieser *Ohnmacht* entwickelten sich Ansätze einer partizipativen Architektur sowie eines situativen Urbanismus und der Begriff der *Anwaltsplanung*. Sowohl theoretische Ansätze, wie auch praktische Beispiele sind vorhanden und eröffnen neue Möglichkeiten der Stadtentwicklung. Projekte wie *WiMBY!* von Felix Rottenberg und Crimson Architectural Historians oder das bereits erwähnte *Million Donkey Hotel* von Feld72 stellen funktionierende Versuche dar, Partizipation der lokalen Bewohner zu fördern und das Situative des Urbanen bewusst als Herausforderung zu betrachten. Jesko Frezer und Mathias Heydn hinterfragen in ihrem Artikel zum *Versprechen des Situativen*<sup>10</sup> die Mechanismen und Prozesse des gegenwärtigen (Situativen) Urbanismus, der ungeachtet der öffentlichen Wahrnehmung einfach stattfindet. Bisher sind es nur bestimmte Schichten, die sich entlang der neuen Handlungslinien selbst bestimmt und erfolgreich an der Konstruktion der gebauten Umwelt beteiligen (können). Ein Urbanismus, der auf Einzelprojekten basiert, lässt sich nur schwerlich in die Breite der Gesellschaft erweitern. Die Grenzen solcher Individualstrategien sind beispielsweise durch die Existenz eines Bausparvertrags oder eines prall gefüllten Kontos kulturellen Kapitals deutlich abgesteckt. **Dazu ist es zunächst** notwendig, den situativen

10 Vgl. (Frezer & Heydn, 2007, S. 92-95)

Urbanismus als entscheidende Produktivkraft gegenwärtiger städtischer Wirklichkeit anzuerkennen, denn dieser findet einfach statt und prägt die gebaute Umwelt längst in viel größerem Ausmaß als die Reste allgemeinverbindlicher, normativer und hierarchischer Planung. Situativer Urbanismus konfrontiert PlanerInnen und ArchitektInnen mit der Gänze der dynamischen gesellschaftlichen Wirklichkeit und den daraus resultierenden pluralistischen Entscheidungsfindungen und rückt sonst vernachlässigte Aspekte gesellschaftlich-räumlicher Gestaltung mit großer Dringlichkeit in den Blick. Er nötigt uns, die politischen, kulturellen und sozialen, ökonomischen und ökologischen sowie letztlich auch die ethischen Aspekte des Planens und Bauens nicht länger zu ignorieren. Die Grundlage dieses situativen Urbanismus ist die Vielfalt des alltäglichen städtischen Lebens. Stefan Rettich stellt in seinem Artikel zu den Möglichkeiten des Situativen Handelns die Frage: „Was liegt näher als sich mit dem urbanen Alltag vor der eigenen Haustür zu beschäftigen, um herauszufinden wo die architektonischen Herausforderungen der Gegenwart liegen.“<sup>11</sup>

Auf der anderen Seite ist es ein Arbeiten mit Konzepten und Prozessen bei denen die Ergebnisse meistens unbekannt sind. Das kann nur durch ein grundlegendes Umdenken der PlanerInnen verwirklicht werden, denn viele ArchitektInnen vertreten die Meinung sie seien die Einzigen die wissen was gut und schön ist. Es geht letztendlich auch darum Macht abzutreten und jenseits des eigenen Horizontes zu denken. Dieser innere Konflikt, **diese Ohnmacht** gegenüber der konstitutiven

11 (Rettich, 2007, S. 118-120)

Strukturen zeigt sich in Koolhaas Aussage zum Urbanismus, wenn er schreibt: “The professionals of the city are like chess players who lose to computers. A perverse automatic pilot constantly outwits all attempts at capturing the city, exhausts all ambitions of its definition, ridicules the most passionate assertions of its present failure and future impossibility, steers it implacably further on its fight forward. Each disaster foretold is somehow absorbed under infinite blanking of the urban.”<sup>12</sup> Denn es ist eben genau dieser *geplante* Urbanismus, der versagt hat. Die klassische Rolle des Architekten als Planer muss heutzutage durchaus kritisch hinterfragt werden und diese Frage ist an und für sich auch nicht neu. Hans Hollein schrieb bereits 1967: „Begrenzte Begriffsbestimmungen und traditionelle Definitionen der Architektur und ihrer Mittel haben heute weitgehend an Gültigkeit verloren. Der Umwelt als Gesamtheit gilt unsere Anstrengung und allen Medien, die sie bestimmen. Architekten müssen aufhören, nur in Materialien zu denken.“<sup>13</sup>

Es drängt sich die Frage auf, wohin sich sowohl die Stadt, wie auch das Land entwickeln werden und wie geht die Architektur damit um? Die historischen Stadtzentren als überdimensionale Museen, die als Repräsentanz potenter Unternehmen dienen, das Land als touristische Ausflugsdestination für das Wochenende? Und gewohnt wird irgendwo dazwischen?

Ansätze für eine nachhaltige Entwicklung sind durchaus vorhanden, lediglich die richtigen Wege zu finden, eine breite Masse ebenso, wie die Entscheidungsträger für die Probleme des Alltages zu Mobilisieren, erscheint schwierig.

12 (Koolhaas, 1994, S. 961-963)

13 (Hollein, 1967)

## LA CITÉ RÉSILLE - DIE NETZSTADT

Städtebautypologien sind von sozialen Konzepten und Ideologien geleitet und reproduzieren somit ein sozialräumliches Konstrukt als Stadtraum. Daher verstehen sich räumliche Strukturen und Beziehungen als konkrete Manifestationen von sozialen Relationen und Vernetzungen. Besonders die *Nicht-Professionellen* Stadtplaner, die aus einem Unbewusstsein heraus an der Entwicklung des Urbanen beteiligt sind, stellen eine permanent wirkende *bottom-up* Kraft dar, die ein System von Netzwerken formen und aufrechterhalten, welche maßgeblich sind für die Kreativität der europäischen Stadt. Menschen sind auf Strukturen angewiesen, welche es ihnen ermöglichen, schnell und ohne größeren Aufwand das (Arbeits)Umfeld und die sozialen Netzwerke zu wechseln, beziehungsweise zu adaptieren. Somit Formen sie ständig neue Nachbarschaften.

Waren in den letzten Jahrhunderten die Städte noch regionale Zentren mit überregionalen Verknüpfungen so sind die heutigen Metropolen internationale Schnittstellen im globalen Handel. Diese Vernetzungen, beziehungsweise die Kräfte dahinter, machen sich vorhandene Stadtstrukturen zunutze, um sie mit ihren eigenen Ansprüchen zu überlagern. Der Entwicklungsprozess gegenwertiger Metropolen ist nicht gleichzustellen mit dem Wachstum der *historischen* Stadt. Einer der wichtigsten Merkmale ist, dass sich das klassische Modell der Polis, aufbauend auf einem Zentrum, eine öffentliche Institution, einer Agora, auflöst. Das Ergebnis ist eine Metropolregion, wo es unmöglich ist zu entscheiden, was pri-

vat und was öffentlich ist. Die Subzentren innerhalb dieser Metropolregionen sind globale Knotenpunkte, komplexen Schnittstellen zwischen regional und global und somit ein Teil eines globalisierten Netzwerks von Dienstleistungen und von Warenaustausch. Es entstehen Entscheidungszentren im Netzwerk der Weltstädte, welche Knotenpunkte darstellen, die Regional und Global miteinander verknüpfen.

## UTOPIE EINER ARCHITEKTUR DER STADT

Das Konzept einer *cité résille* muss somit auf unterschiedlichen Ebenen gedacht werden, die sich ergänzen, beeinflussen oder auch widersprechen. Architektur und Städtebau als komplementäre Produkte die einander bedingen.

Die *historische Ebene*: Das Verständnis der Vergangenheit ist ein integraler Bestandteil um ein System zu verstehen und mögliche Aussagen über zukünftige Entwicklungen zu machen.

Die *politische und kulturelle Ebene*: Was sind die bestimmenden Determinanten im System und wie wirken sie? Daraus ergeben sich die Strategien und Möglichkeiten.

Die *globale und regionale Ebene*: Wie ist eine Stadt global vernetzt und wo liegt ihr Potenzial. Ist sie eine Global City, Teil einer Metropolitanregion oder eines Stadtnetzes?

Die *phänomenologische Ebene*: Welche Merkmale kennzeichnen das System und wie wirken sie aufeinander ein? Welches sind die deterministischen Faktoren?

Die *perspektivische Ebene*: Wohin wird sich das System entwickeln und warum?

7 (Koolhaas, 1994, S. 971)

8 (Faustino, 2010)

9 Vgl. (Hecker, 2010, S. 84)

#### VON DER RÜCKEROBERUNG DER STADT UND DES ÖFFENTLICHEN RAUMES

Als Ausgangspunkt soll die Veränderung des öffentlichen Raumes angesetzt werden. Dieser soll vom Auto befreit und für den Menschen zugänglich gemacht werden. Die gegenwärtige und völlig überdimensionierte Parkplatzlandschaft des öffentlichen Raumes zeigt sich vor allem im Winter. Ein nicht unerheblicher Teil der Fahrzeuge steht über sehr lange Zeiträume regungslos am selben Ort, besonders außerhalb des Wiener Gürtels. So gesehen dient ein nicht unerheblicher Teil des öffentlichen Raumes dazu, um einen Haufen Blech eines Einzelnen abzustellen, der eigentlich in der Stadt nicht benötigt wird. Der Parkplatz vor der eigenen Haustür ist eine Illusion die zu mehreren Stunden Parkplatz suchen pro Woche führt. Verstehen wir darunter einen qualitativen Anspruch an den öffentlichen Raum? Die Potenziale der Nutzung sind gewaltig. Wird angenommen, dass durchschnittlich erst zwei bis drei Blocks entfernt ein Parkplatz zu finden ist, so könnte dies ein strategischer Ansatz sein um ein Areal von vier bis sechs Blocks vom Verkehr zu erlösen. Vor allem befindet sich in Wien in dieser Distanz mit gewisser Sicherheit die nächste Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels.

In einem nächsten Schritt werden diverse stadträumliche Implantate in das urbane Gefüge eingebaut um schrittweise das Angebot an Parkplätzen zu reduzieren, denn der Zusammenhang zwischen Parkplatzangebot und Verkehrsaufkommen ist gegeben und

durchaus kritisch zu betrachten.<sup>14</sup> Die freiwerdenden Parkplatzflächen und Straßenräume könnten durch Waldimplantate, Tischgärten, Gastgärten, Sandkisten und Spielplätze ersetzt werden. Die Möglichkeiten sind fast unbegrenzt. Als zwischenzeitlicher Ersatz von Parkplätzen könnte eine temporäre, horizontale Stahlkonstruktion dienen. Aber hier bedarf es vor allem auch einen Willen des Gesetzgebers, sprich Instrumenten wie der Stellplatzverordnung. „In Wien ist beispielsweise die Anzahl der Pkw seit dem Jahr 1990 von 546.945 auf 657.426 gestiegen. Allein die zusätzlichen rund 110.000 Pkw verbrauchen oder 181 Fußballfeldern.“<sup>15</sup> Mehr Parkplätzen führen zu mehr Verkehr, zu mehr Staus, zu mehr Unfällen, zu mehr Verkehrstoten, zu höherer Belastung des Gesundheitssystems, usw. Flächendeckende und höhere Parkgebühren im gesamten Stadtgebiet, 30er Zonen, Wohnstraßen und Shared Spaces als zusätzliche Maßnahmen um den öffentlichen Raum für den Menschen zurück zu erobern.

In einem ersten Schritt würden Kulturimplantate, wie die bereits bestehenden Gebietsbetreuungen, gemeinsam mit den Architekturuniversitäten eine Art Anlaufstelle bilden und die Mediation übernehmen. Daraus solle eine Bürgerbeteiligung erzielt und ermöglicht werden. Zusätzlich könnten Beispielsweise Förderungen für die Entwicklung einer *speziellen* Kaffeehauskultur, im Bereich Kulturcafés (nach Nationalitäten) in Kombination mit Musik und Literatur als gesellschaftliche Mediationsbereiche dienen.

<sup>14</sup> (VCÖ-Forschungsinstitut, 2008, S. 39)

<sup>15</sup> (VCÖ-Forschungsinstitut, 2008, S. 38)

Einer der wesentlichen (architektonischen) Schritte wird sein, in einem weiteren Schritt den Wohnbau, den Block, bzw. die Blockrandbebauung zu hinterfragen. Es sollen mehrere Szenarios, von der *Tabula Rasa* bis zur Sanften *Überwucherung* gedacht werden. Seit vielen Jahrhunderten genutzte und sehr dichte Lehmstrukturen liefern Denkanstöße zum Thema Urbanität und Dichte. Das *Ksar* in Nordafrika, entlang der Grenze zur Sahara bis in den Jemen, und die Pueblos diverser Indianerkulturen im Südwesten der USA, sind uralte, teilweise heute noch erhaltene und genutzte, hochdichte Wohnstrukturen. Aus dem Zusammenwirken von sozialer Sicherheit, lokalen Bedingungen und klimatischen Gegebenheiten, konfrontiert mit purem Raumangel, entstanden Prototypen von sehr dichten Cluster-Strukturen die sich über Jahrhunderte behaupten konnten.

Überlagert man nun die traditionelle europäische Stadt und den Wunsch der Bewohner nach einem Einfamilienhaus im Grünen, mit den Cluster-Strukturen dieser Lehmbauten, entstehen völlig neue Möglichkeiten des Urbanen. Es entsteht eine neue Typologie des verdichteten Flachbaus im Dachgeschossbereich. Durch das Umdenken von horizontaler zu vertikaler Organisation der Wohnungsgrundrisse soll das Dach einer möglichst breiten Masse zugänglich gemacht werden. Zusätzlich können vernetzte Hofstrukturen, als Ausgangspunkt für ein *Wohndach*, das sich über die Stadt legt, neue Ansätze einer breitenwirksamen Umschichtung des Wohnens in den Dachbereich der Stadt darstellen. Der darunter entstehende *Stadtsockel* ist somit (annähernd) Nutzungsneutral und

kann sich je nach lokalen Notwendigkeiten frei entwickeln. Bereits 2004 wurde ein ähnliches Konzept des *Wiener-Blocks* in dem Projekt *Himmel über Fünfhaus* von Architekt Walter Stelzhammer vorgestellt. Es geht letztendlich auch darum den *Einfamilienhaus-Traum* in der Stadt zu ermöglichen, den das *Wohndach* mit seinen vernetzten Hofhausstrukturen teilweise erfüllen kann.

Der Block wird als eigenständige Stadt gedacht, die sich über den Sockelbereich mit dem urbanen Raum vernetzt. Zusätzlich entsteht die Möglichkeit im vierten oder fünften Geschoss mit dem Fahrrad zu fahren und die Kinder ungestört vor der Haustüre spielen lassen zu können. Es entsteht eine Sequenz, von der Stadt, über einen *urbanen Stadtrand* des Baublocks, hinein in die *Netzstadt*, beziehungsweise in den *Neuen Wiener Block*. Weiter ins *Dorf* und zuletzt in das eigene Haus mit Garten, Licht, Luft und Intimität.

DadurchentstehenauchneueMöglichkeitenund Chancen für die Planer der Zukunft, der Politik und letztendlich auch der Stadt an sich. Diese neuen Möglichkeiten für Architekturschaffende werden durch die Auseinandersetzung mit der vorhandenen sozialen Realität des Alltäglichen und den Notwendigkeiten des Urbanen ergeben. Es ist eine Frage an die ethischen Prinzipien in der Architektur und vor allem derjenigen die sie *erschaffen*. Architektur nicht als Selbstzweck, sondern als Dienstleistung für die Gesellschaft.

Es ergeben sich unzählige Dimensionen des Urbanen und Aufgabenstellungen an die Zukunft, das Zusammenleben in der Stadt sowie an die Stadt selbst. „Die gute Stadt muss

in widersprüchlichen Kategorien gedacht werden und sie realisiert sich in der Bewegung ihrer Widersprüche: zwischen Ordnung und Chaos, zwischen Öffentlichkeit und Privatheit, zwischen der blasierten Gleichgültigkeit des Großstädtlers und dem selbstbewussten Engagement des Stadtbürgers, zwischen Entfremdung und Identifikation, zwischen Dschungel und vertrauter Nachbarschaft. Das heilige Jerusalem und die Hure Babylon sind Archetypen des Urbanen. Die gute Stadt muss die Erinnerung an beide bewahren, an Jerusalem und an Babel.“<sup>16</sup>

<sup>16</sup> (Siebel, 2000, S. 34)

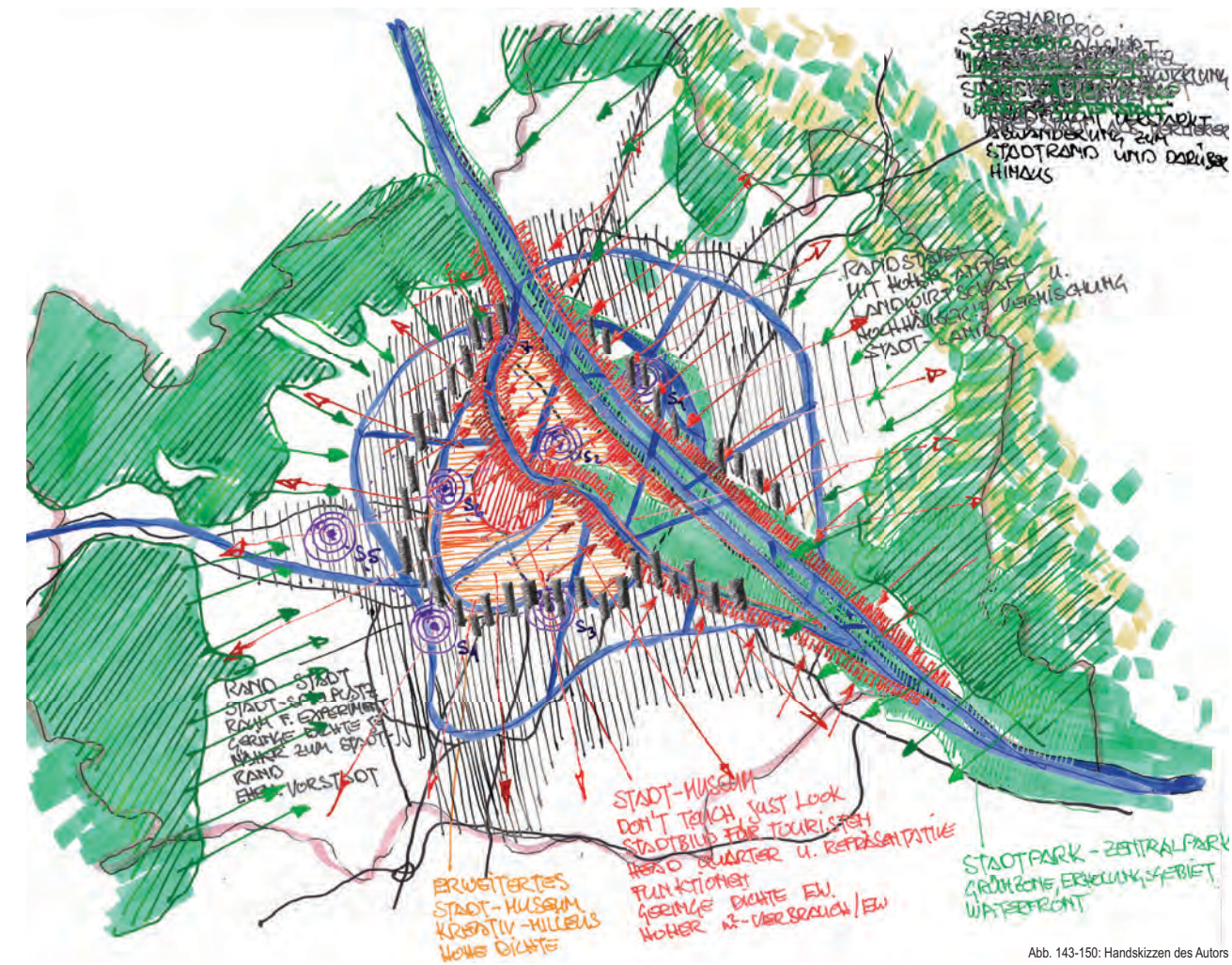
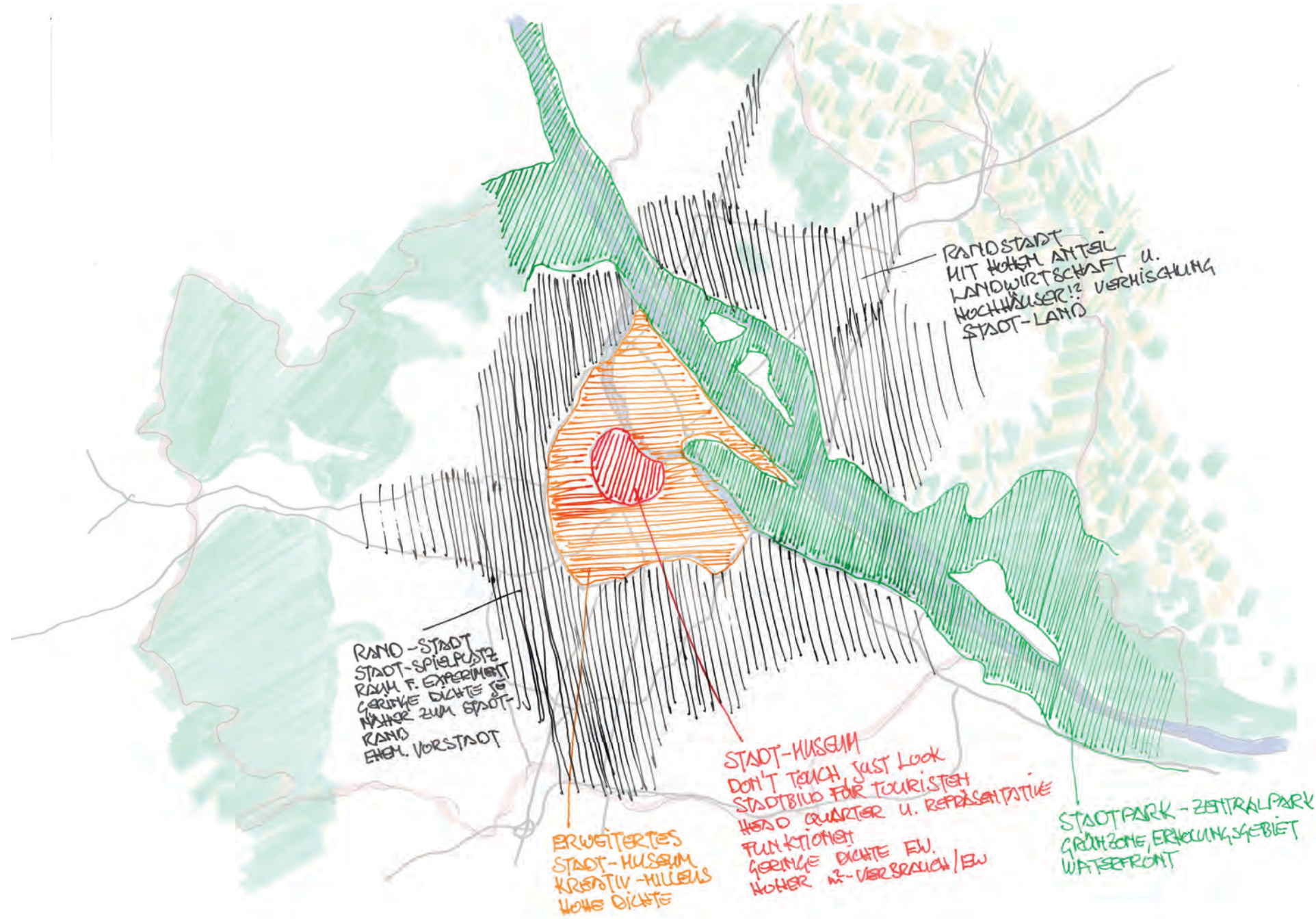


Abb. 143-150: Handskizzen des Autors

## 6.2 PERSPEKTIVEN FÜR DIE STADT?

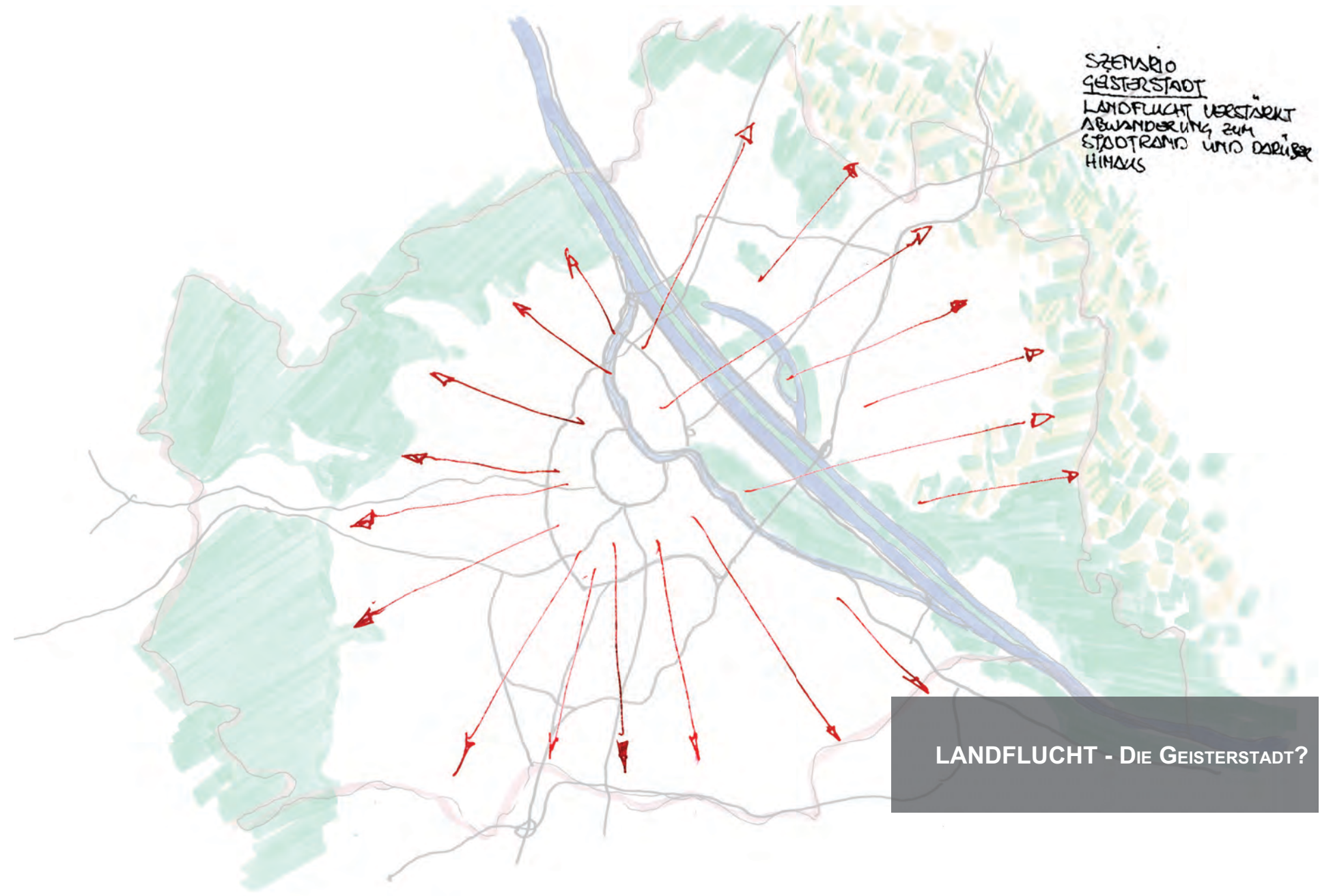


SZENARIO  
"DIE GRÜNE STADT"  
LAND WÄCHST IN DIE  
STADT - GARTENSTADT



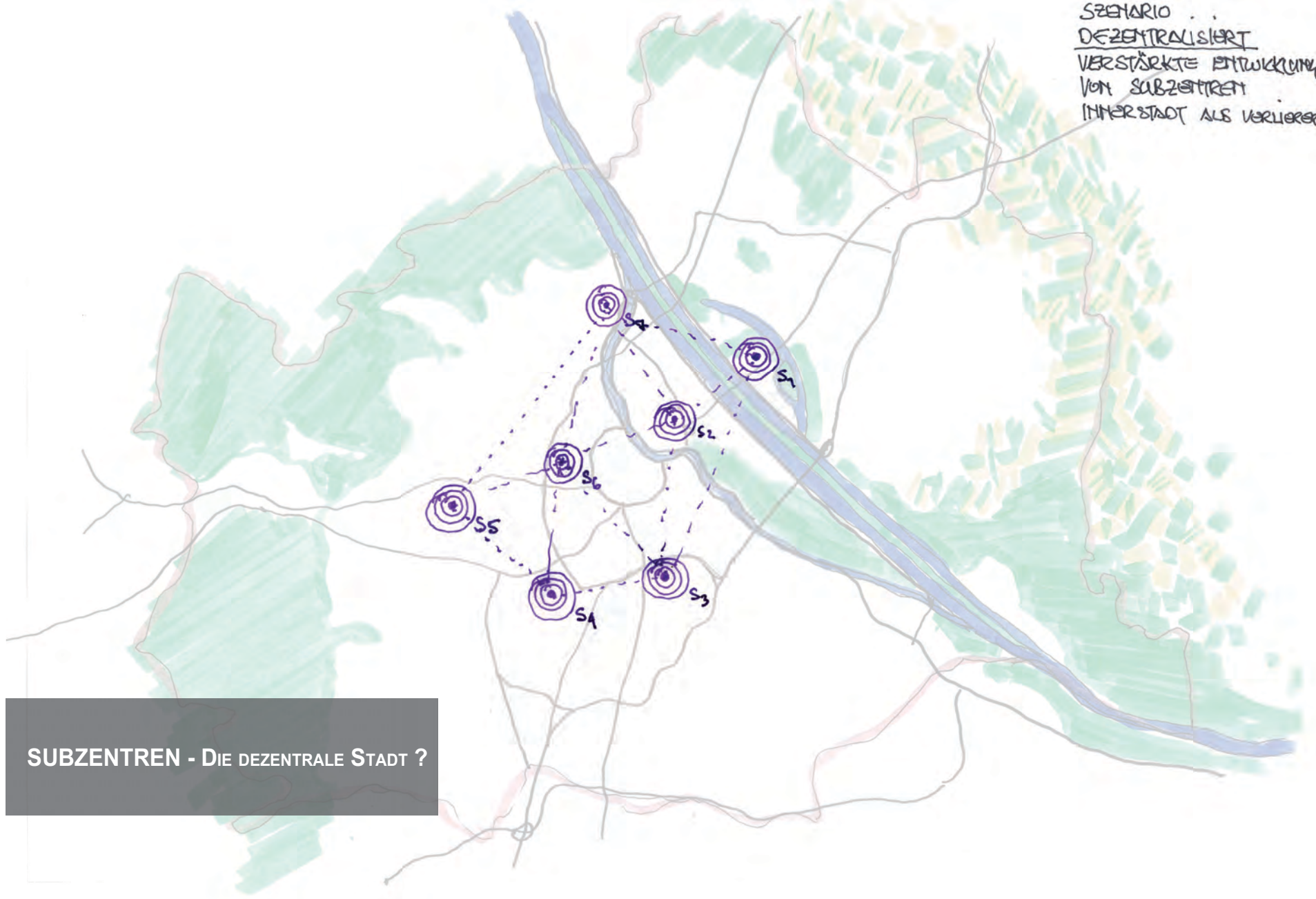
GARTENSTADT - DIE GRÜNE STADT ?

SZENARIO  
GEISTERSTADT  
LANDFLUCHT VERSTÄRKT  
ABWANDERUNG ZUM  
STADTRAND UND DARÜBER  
HINAUS



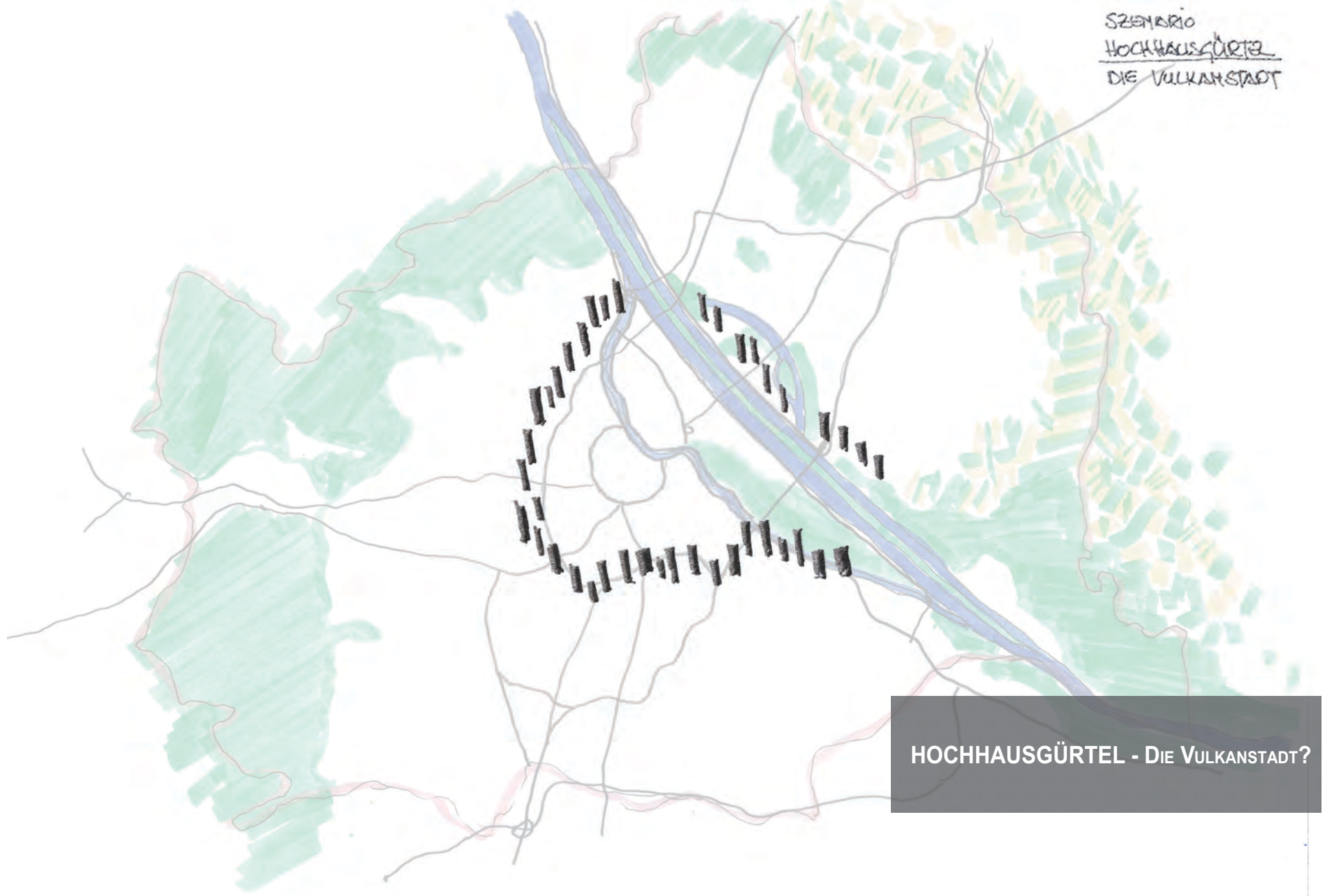
LANDFLUCHT - DIE GEISTERSTADT ?

SZENARIO . .  
DEZENTRALISIERT  
VERSTÄRKT ENTWICKLUNG  
VON SUBZENTREN  
INNERSTADT ALS VERLIERER



SUBZENTREN - DIE DEZENTRALE STADT ?

SZENARIO  
HOCHHAUSGÜRTEL  
DIE VULKANSTADT



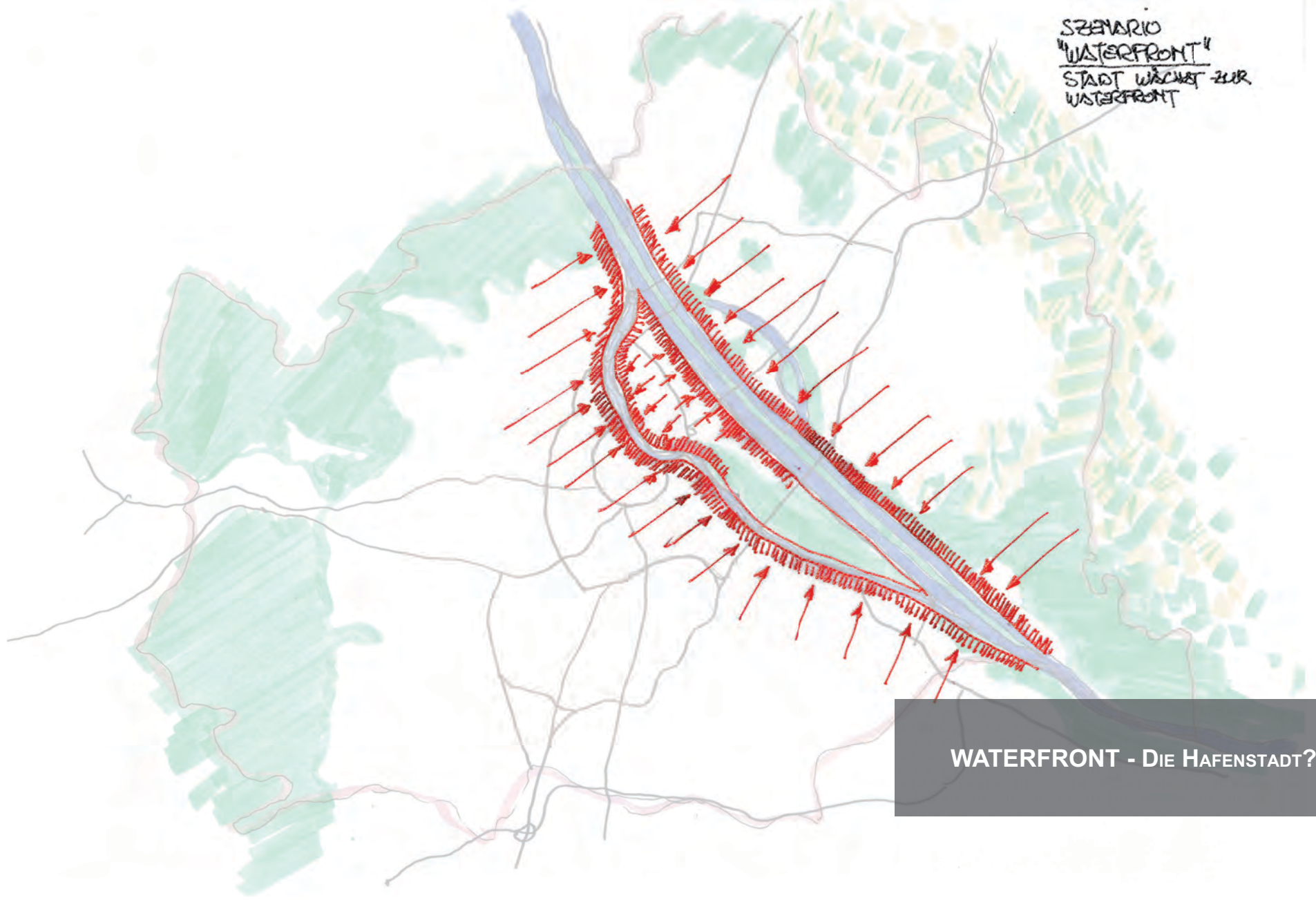
HOCHHAUSGÜRTEL - DIE VULKANSTADT ?

SZENARIO  
"CREAT-VENEDIG"  
DIE WASSERSTADT

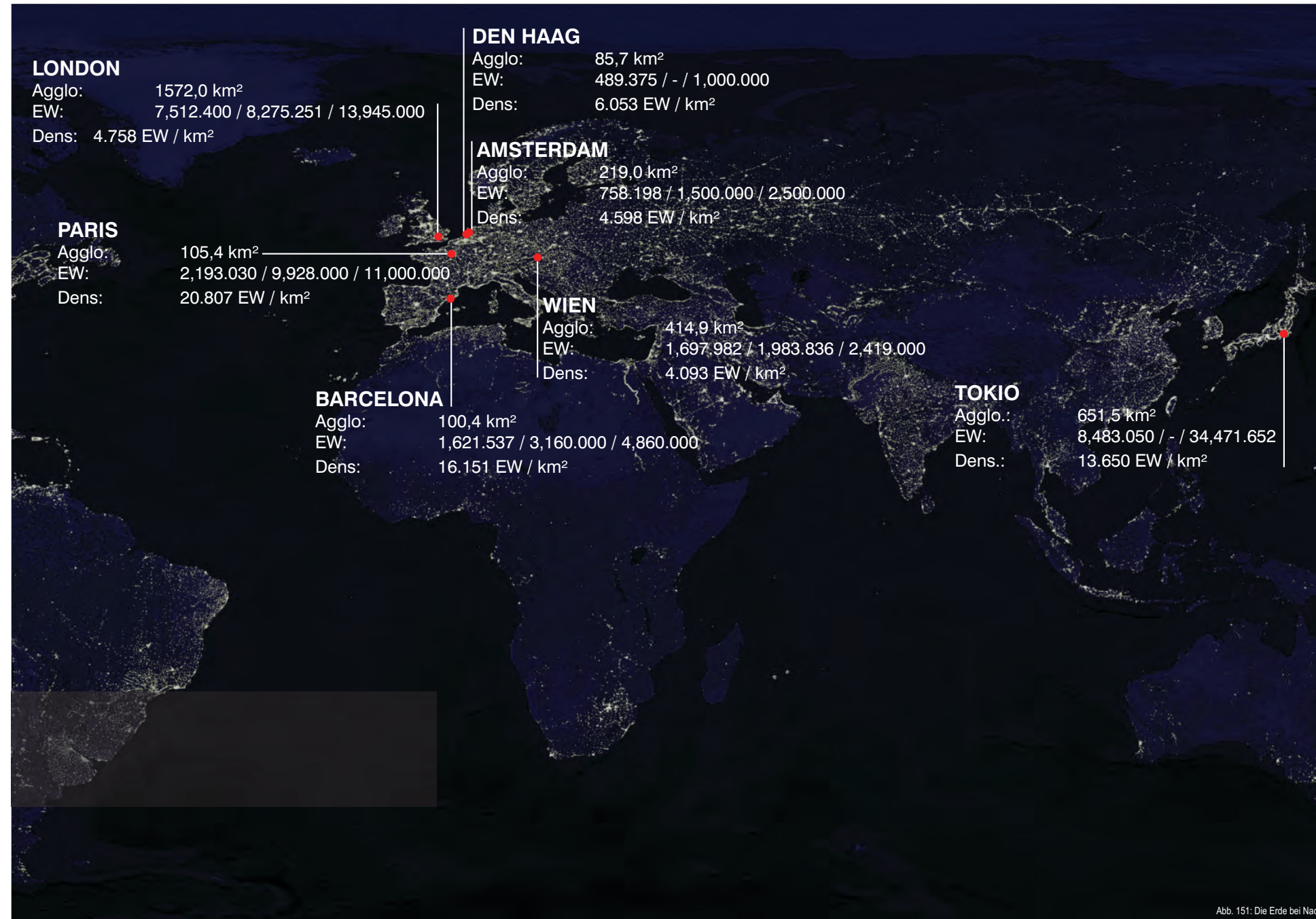


GROSSVENEDIG - DIE VERWÄSSERTEN STADT?

SZENARIO  
"WATERFRONT"  
STADT WÄCHST ZUR  
WATERFRONT



WATERFRONT - DIE HAFENSTADT?



**6.3 NACHVERDICHTUNG ODER ERWEITERUNG?**



## BLOCK-ANALYSE AM BEISPIEL

### FUSSGÄNGERZONE FAVORITENSTRASSE

Am Beispiel der Favoritenstrasse im Bereich Keplerplatz, im 10. Wiener Gemeindebezirk, wird das "Verwachsen" der ehemaligen, halbprivaten und begrünten Innenhöfe deutlich sichtbar.

Die ursprünglich lineare Blockrandbebauung aus der Gründerzeit existiert vielerorts nicht mehr. Die begrünten Ergeschosszonen mussten dem Handel und Gewerbe weichen.

Vom Prinzip her ist der ursprüngliche "Wiener Block" kleinteilig und daher relativ Neutral gegenüber Nutzungswandel. Jedoch wird diese Kleinteiligkeit von Groß-Strukturen überlagert und verdrängt.

Es stellt sich durchaus die Frage ob eine präfordistische Struktur den heutigen postfordistischen Anforderungen gewachsen ist.

(Stand: 2007/2008)

## 6.4 EINKAUFSTRASSEN



Abb. 154: Einkaufsstrassen Wien



NOLLIPLAN



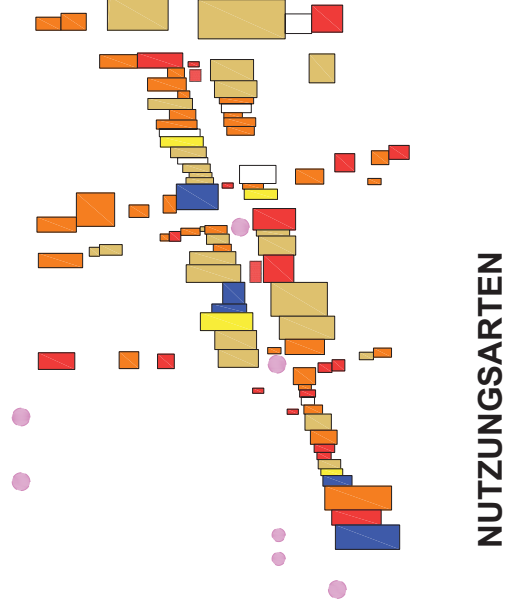
LABELS



Abb. 155: Luftbild Favoritenstrasse



VERKEHRSSITUATION



NUTZUNGSARTEN



Abb. 156: Bushaltestelle in Wien

## 6.5 STADTRÄUMLICHE SITUATION

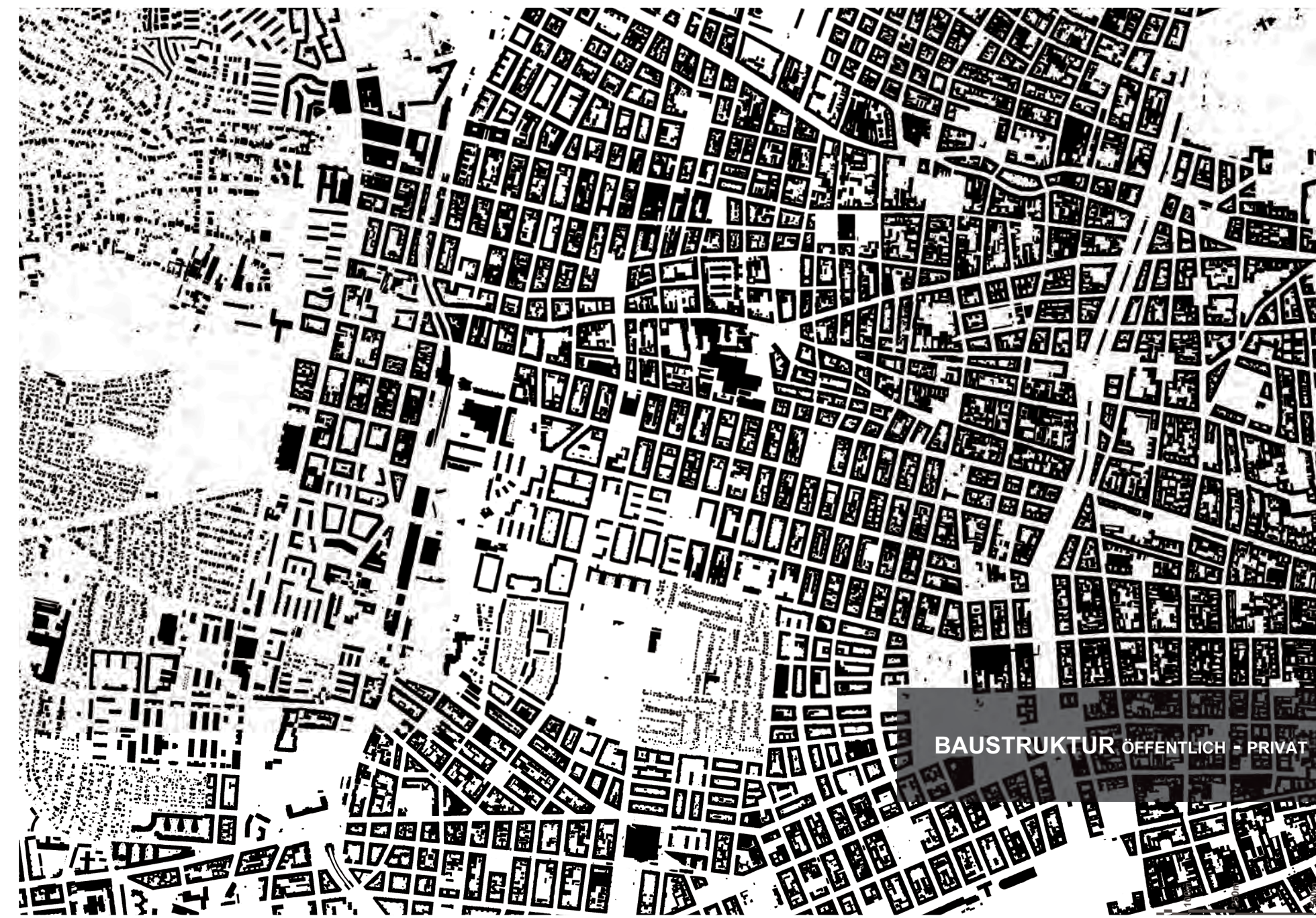
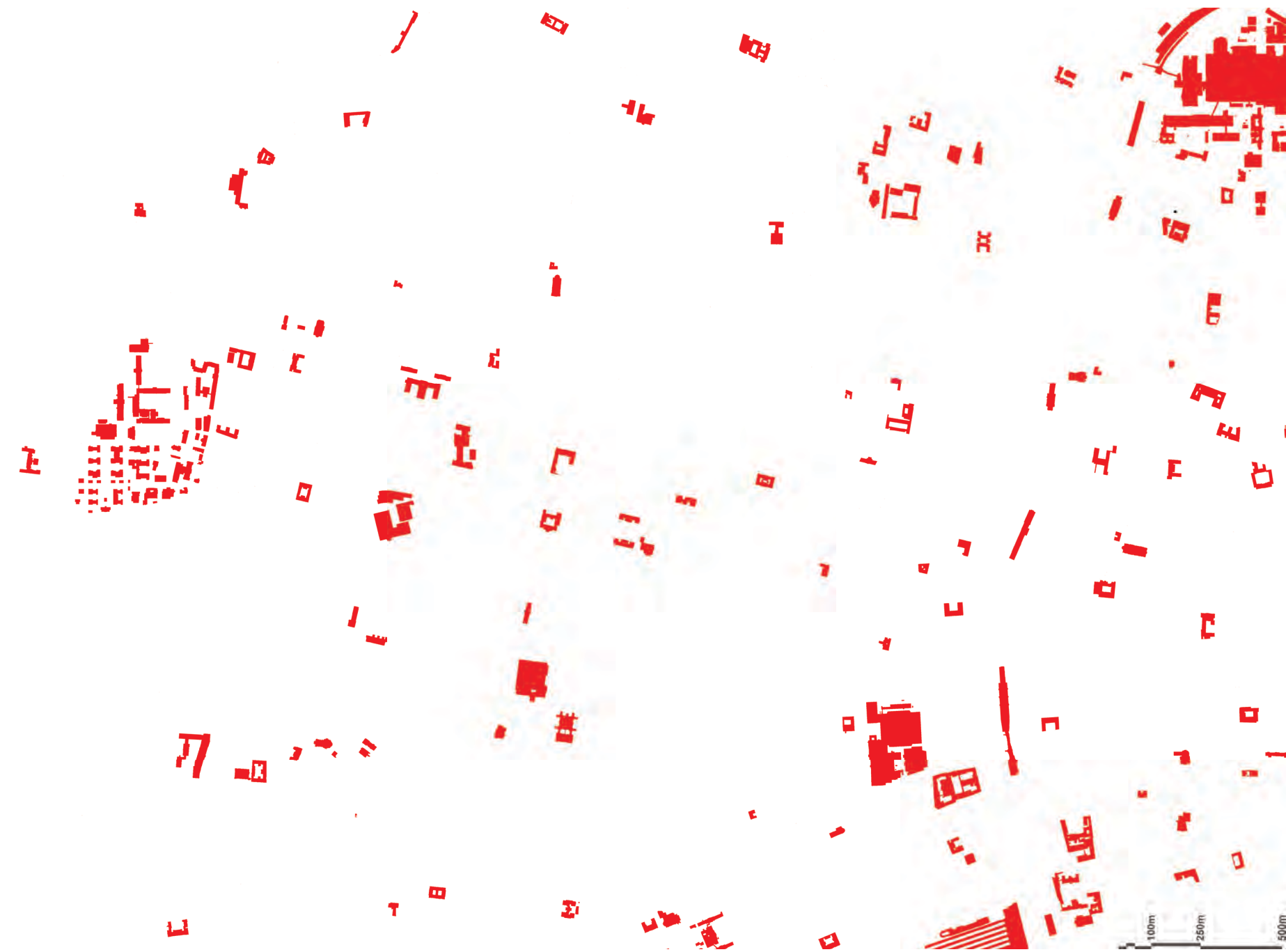


Abb. 157: Foto Parkraum in Wien (Hasnerstrasse, 15. Bezirk)

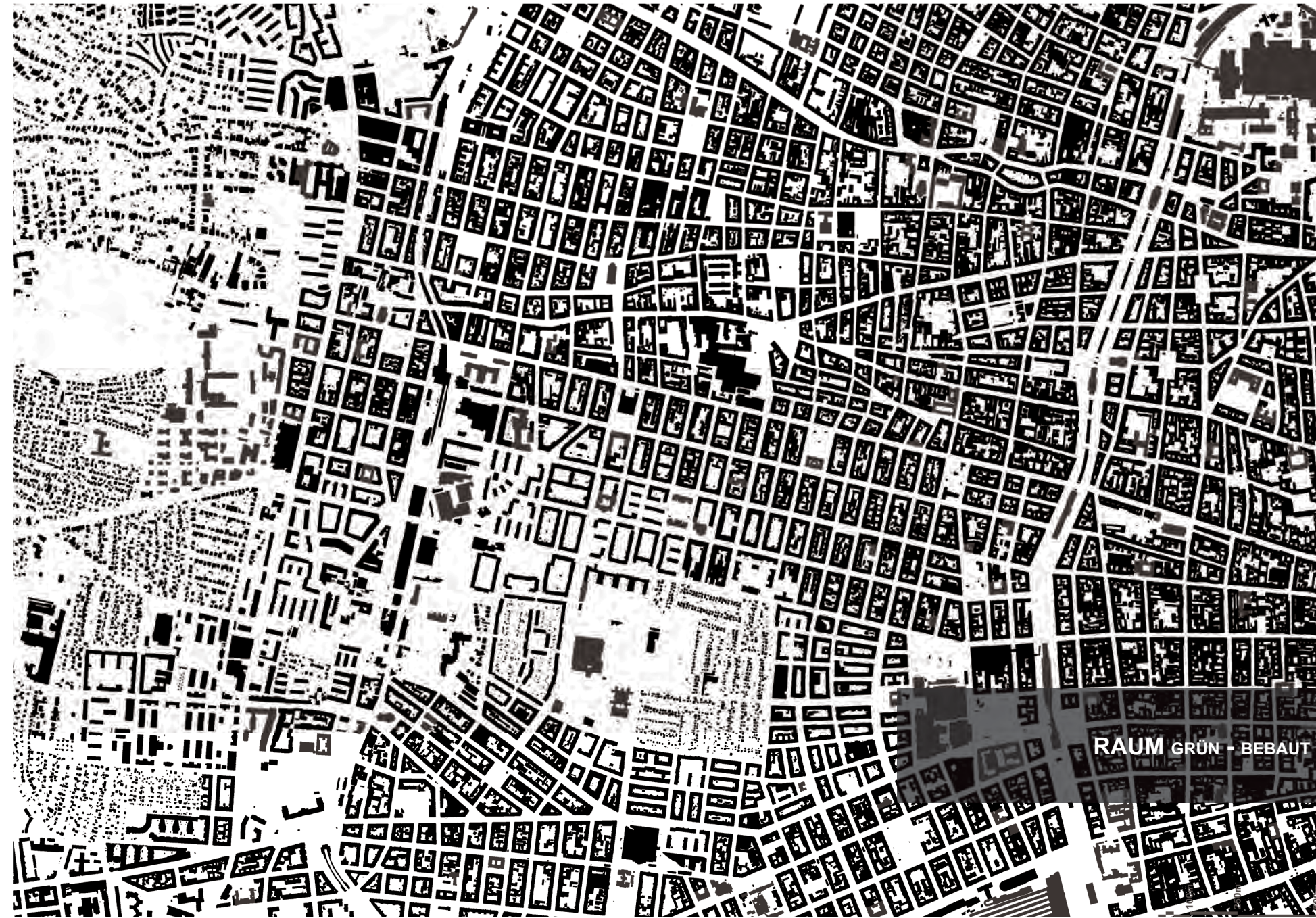








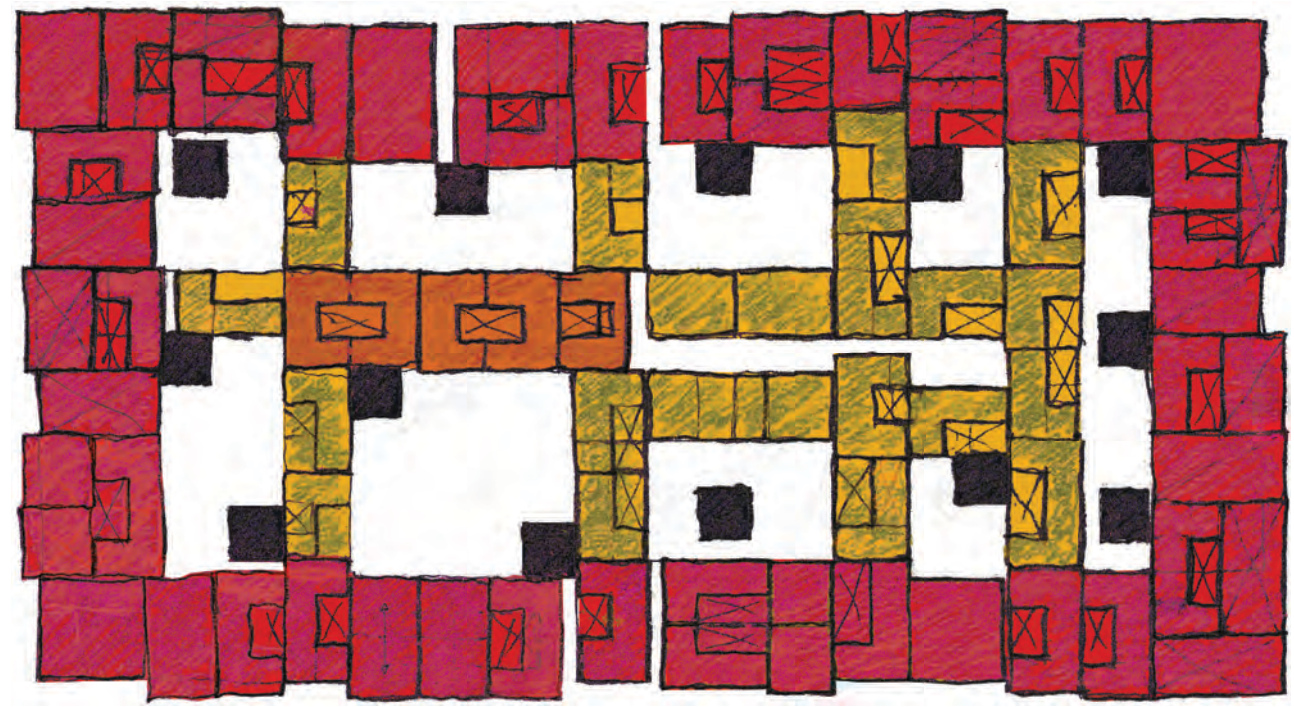
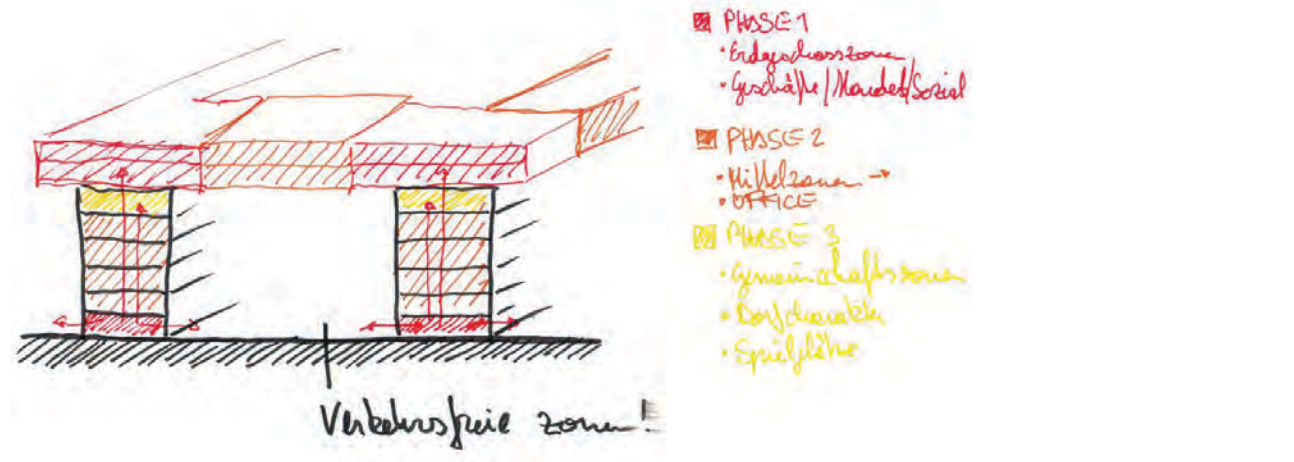
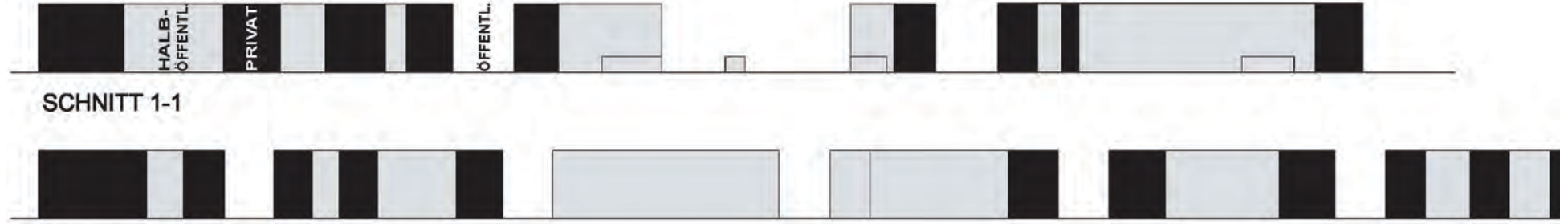
BAUSTRUKTUR ÖFFENTLICH - PRIVAT



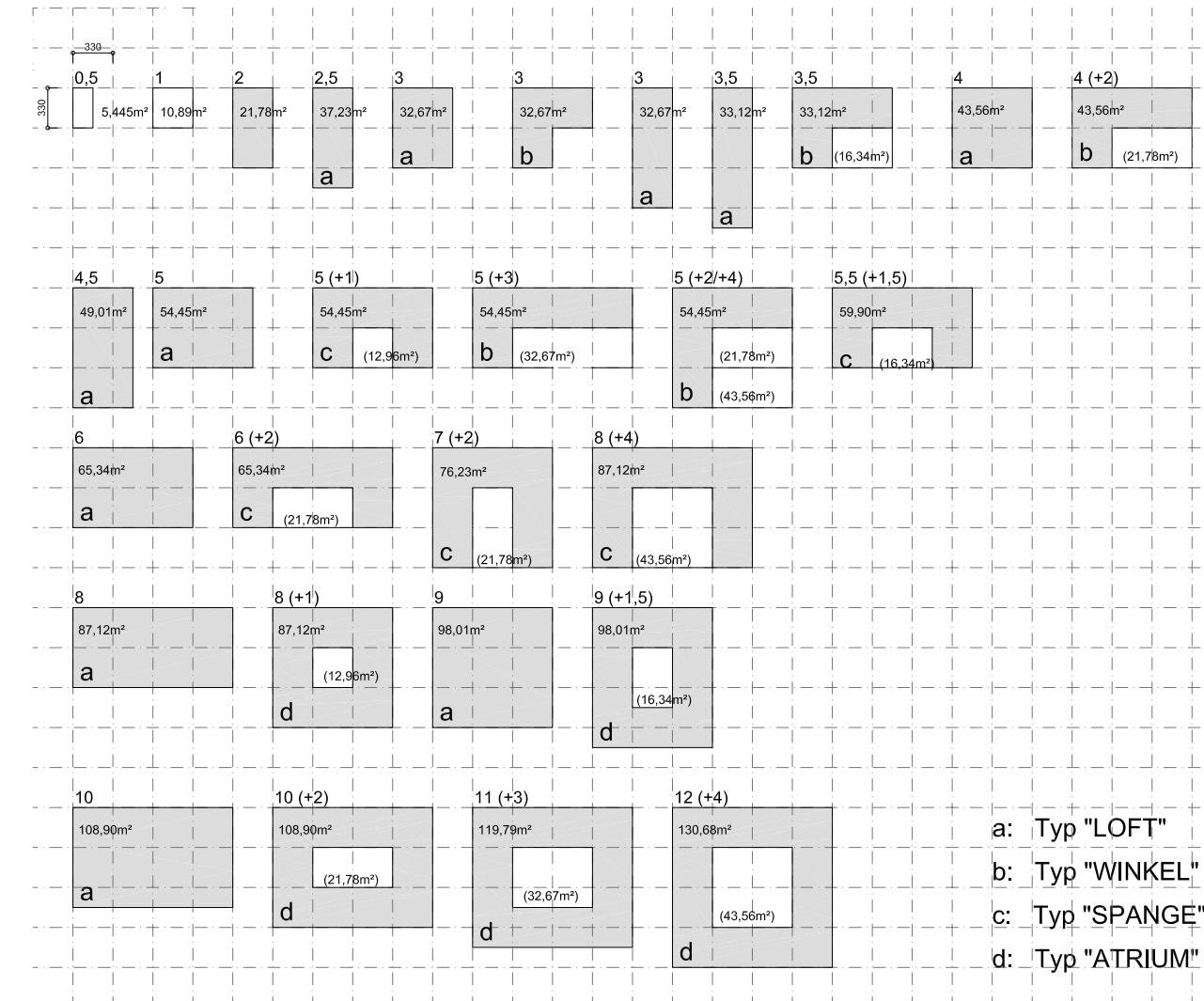
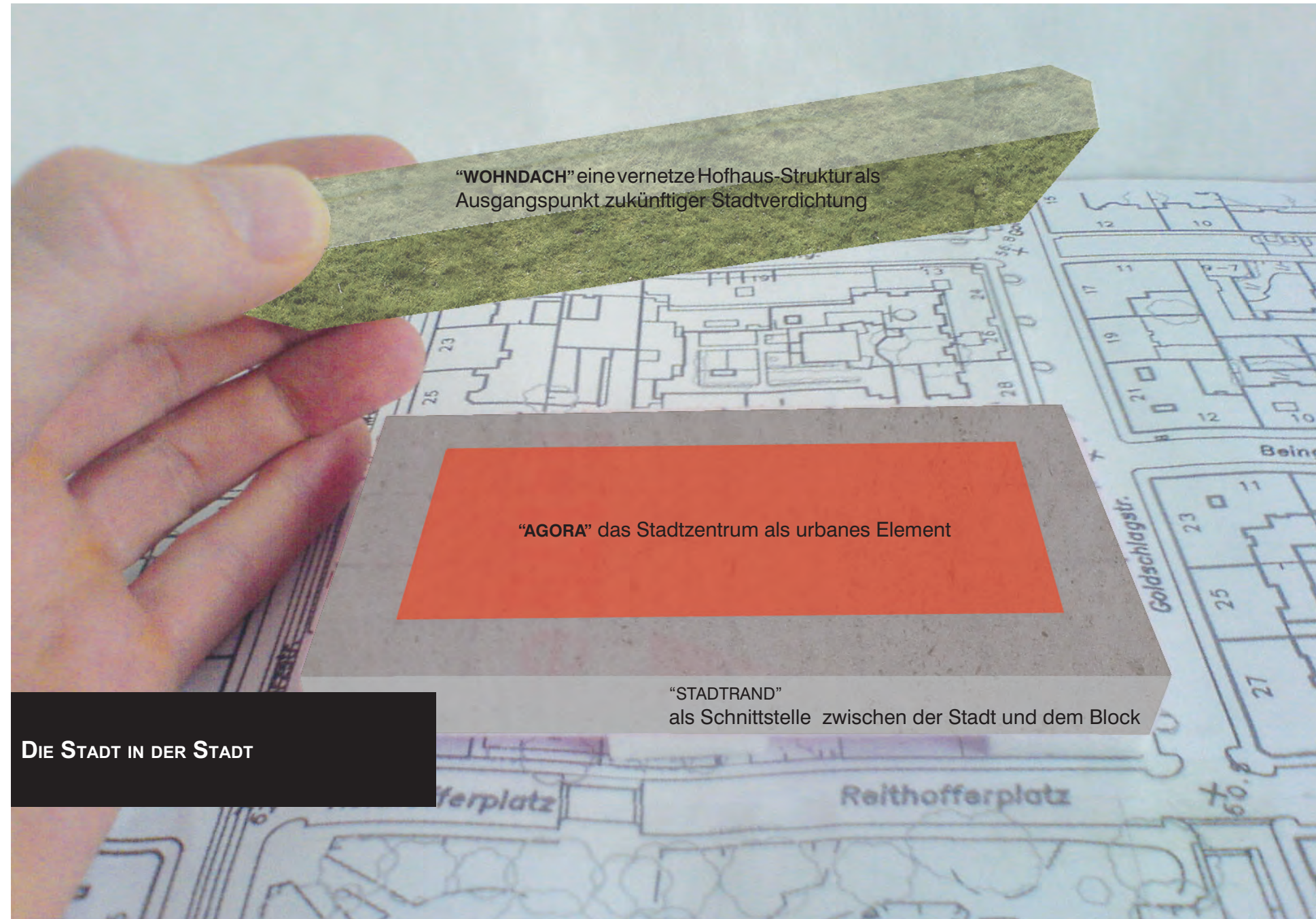


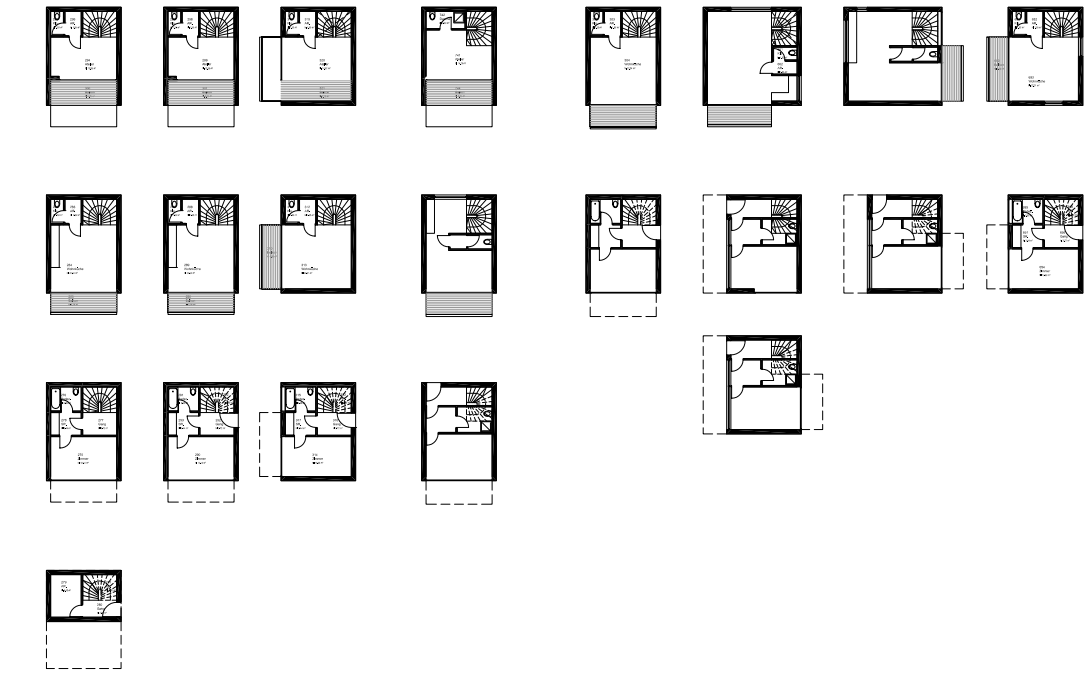
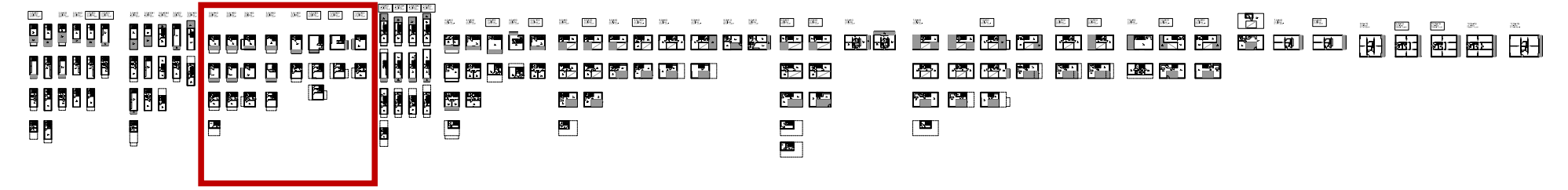
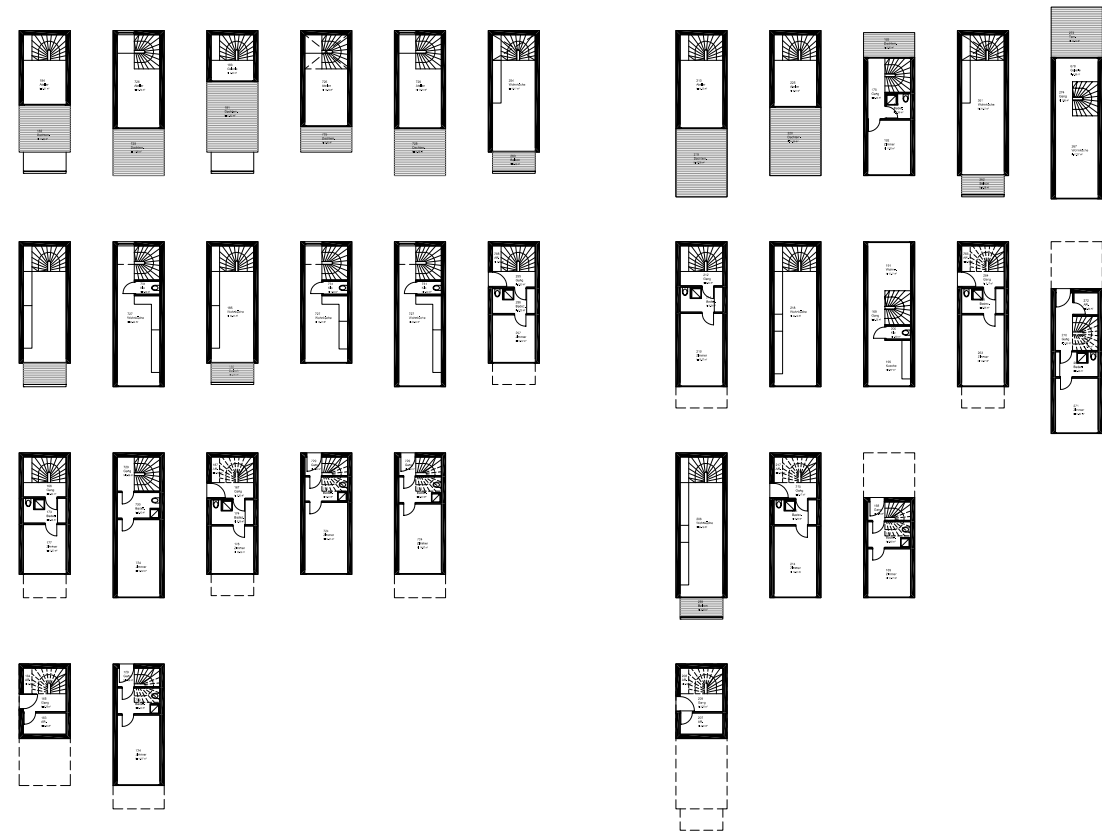
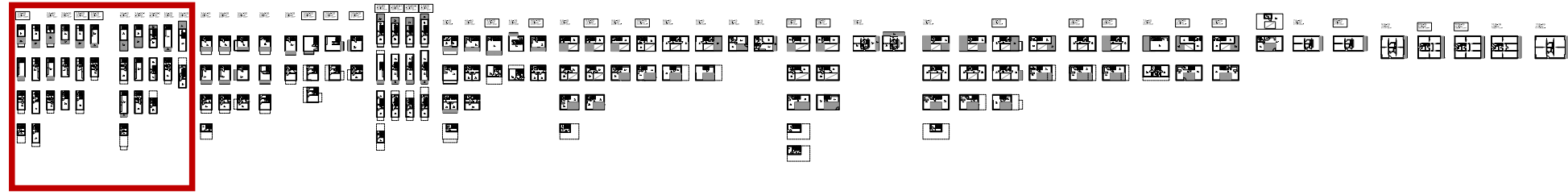






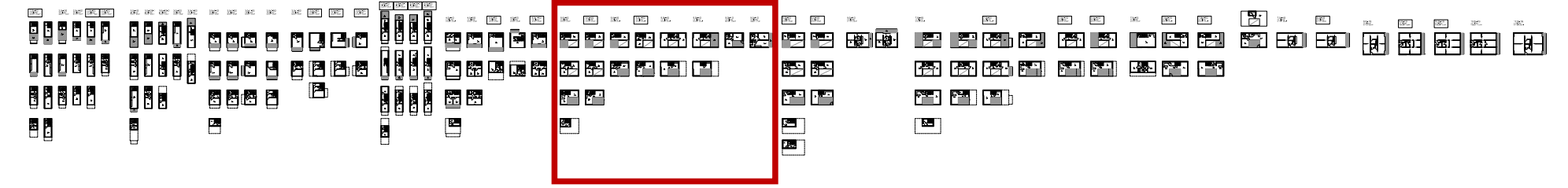
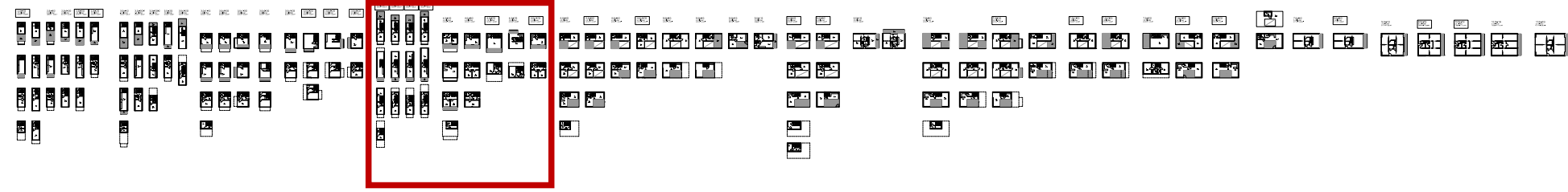
6.6 DAS PROJEKT



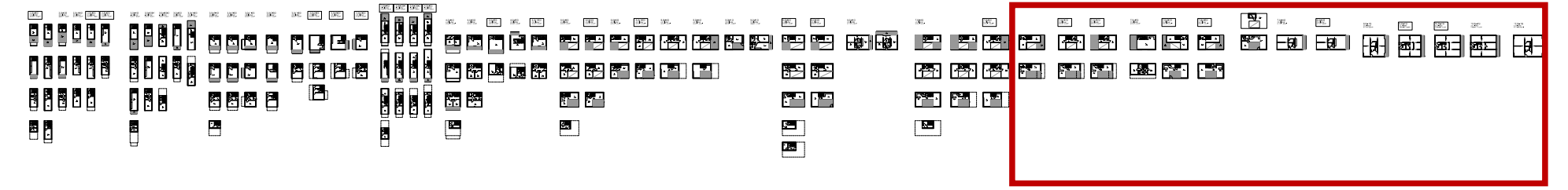
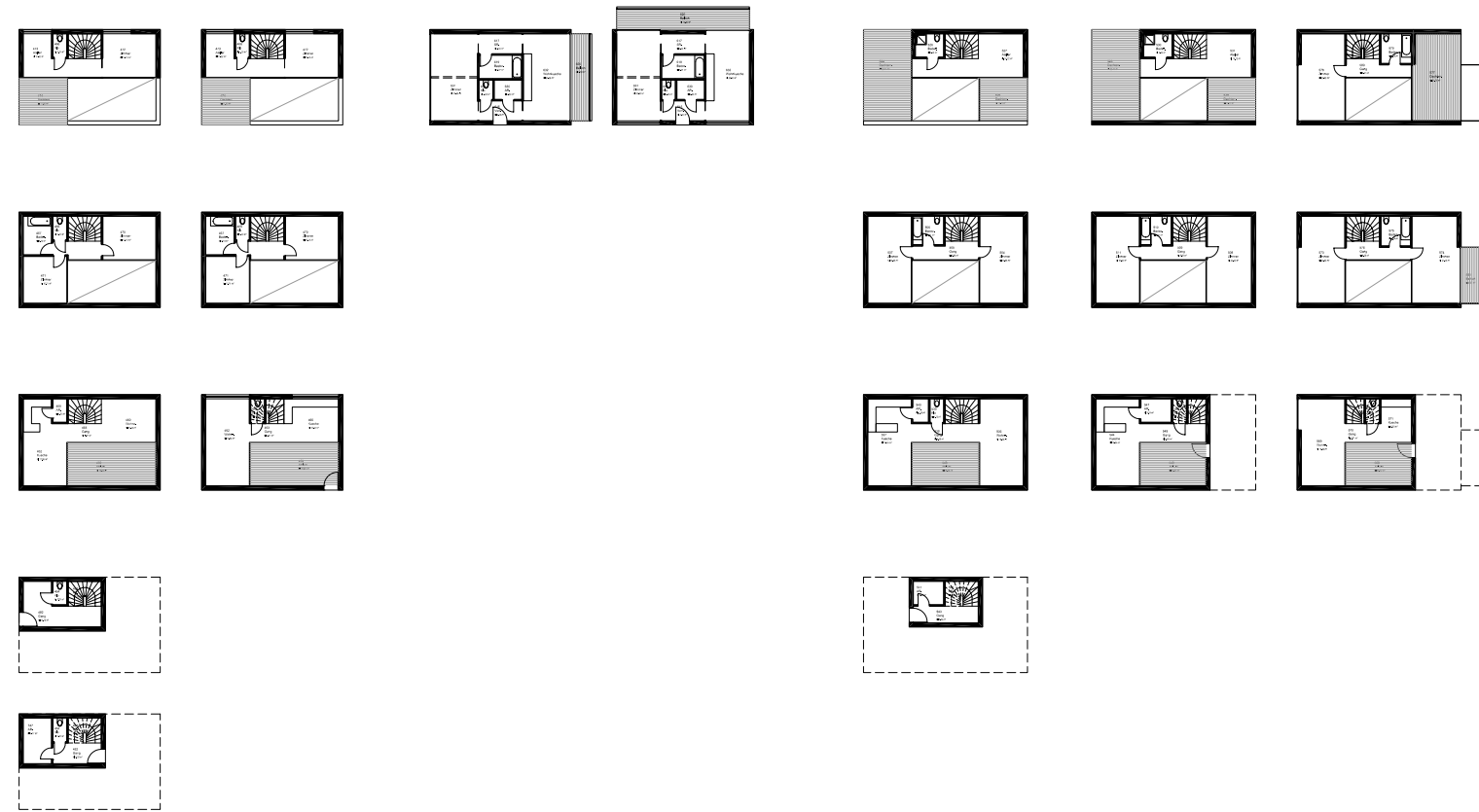
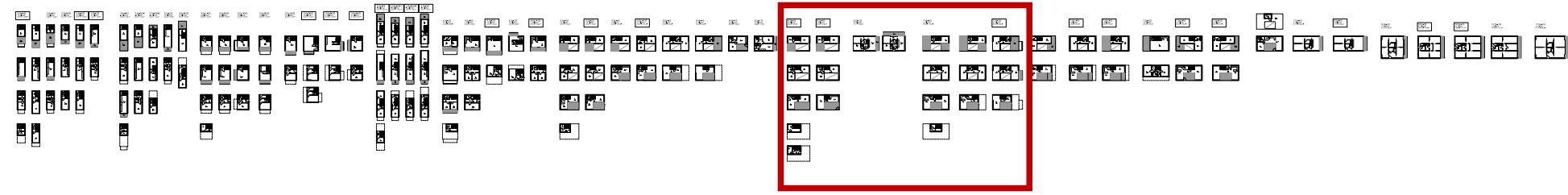


WOHNUNGSTYPEN VARIANTEN

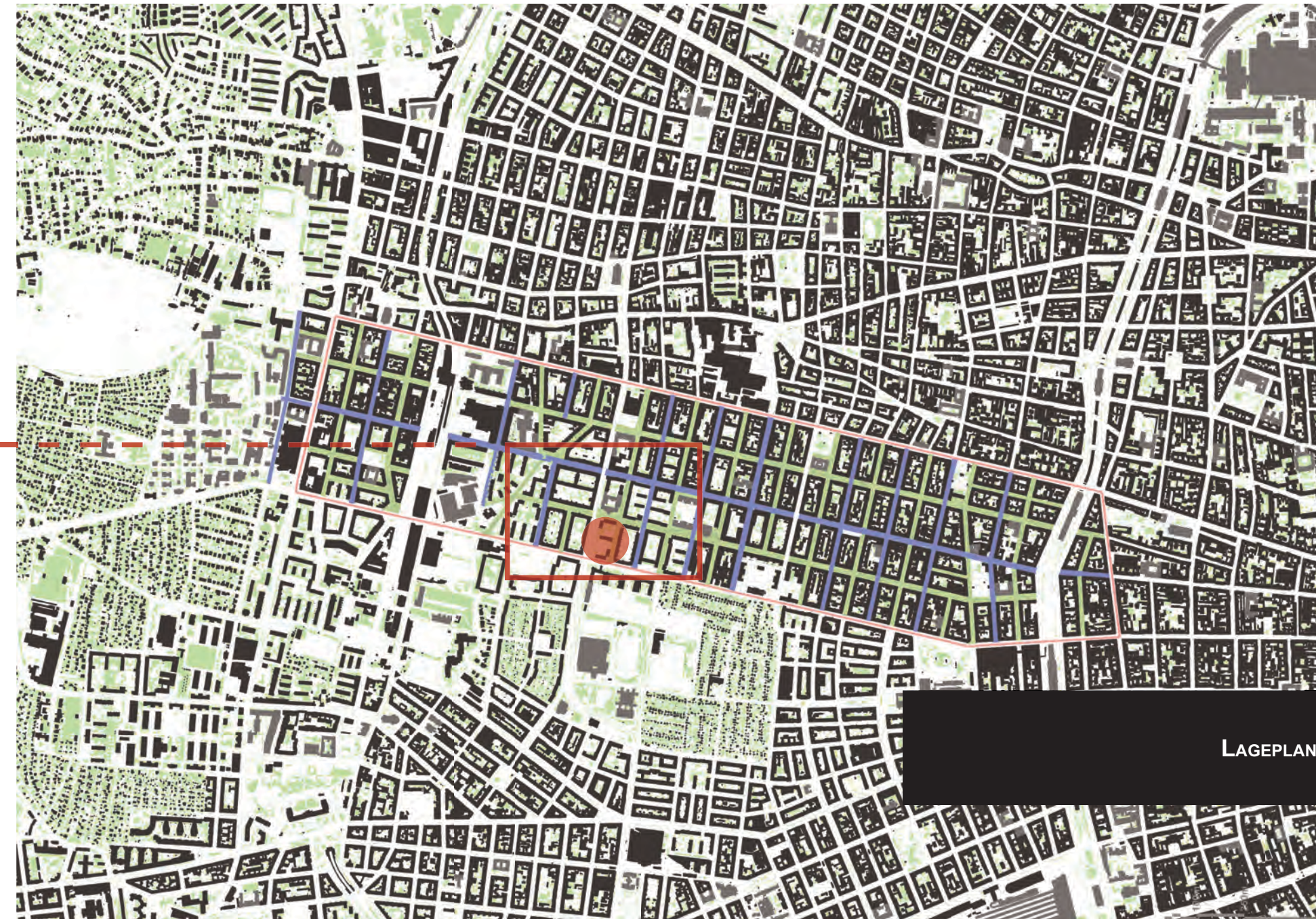


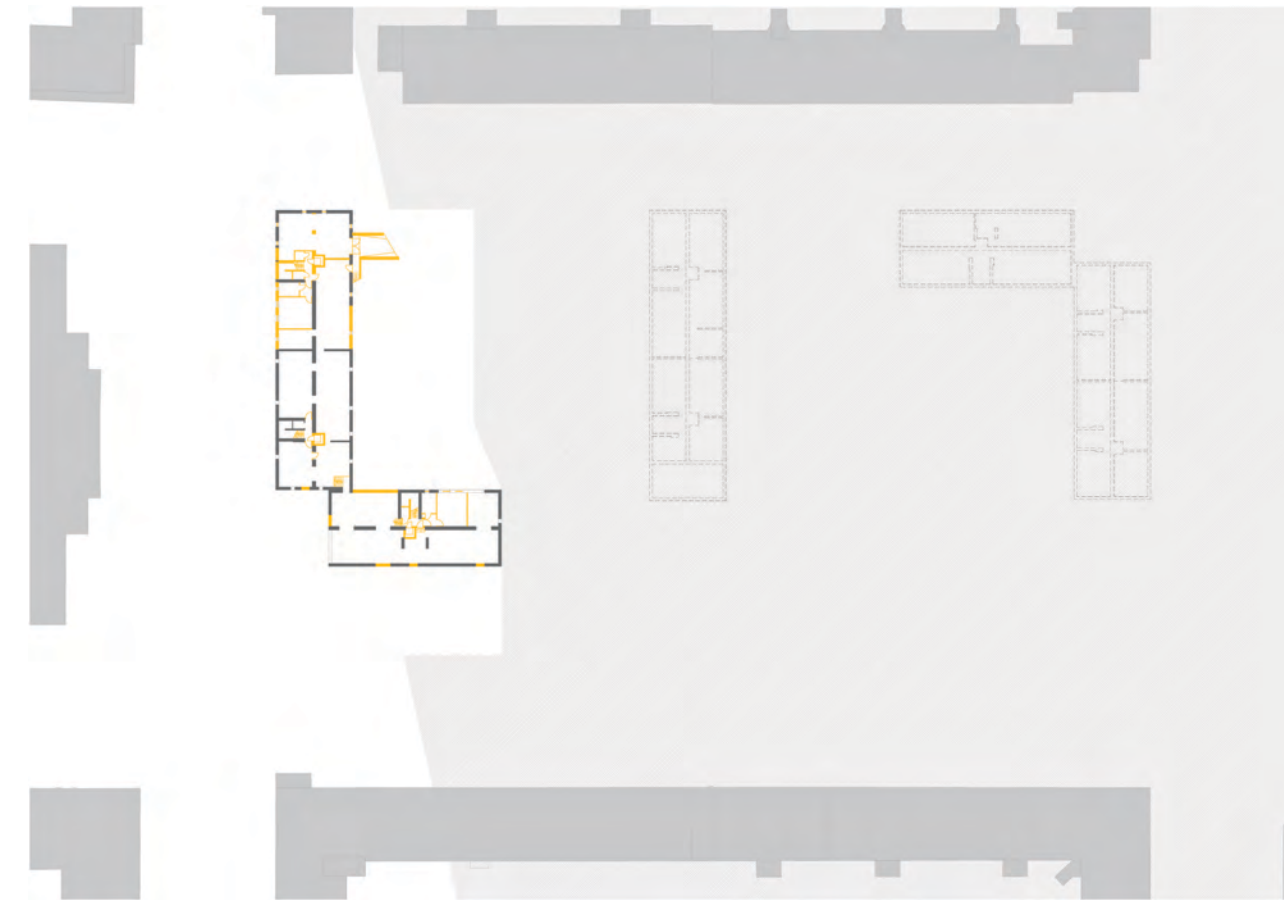


WOHNUNGSTYPEN VARIANTEN



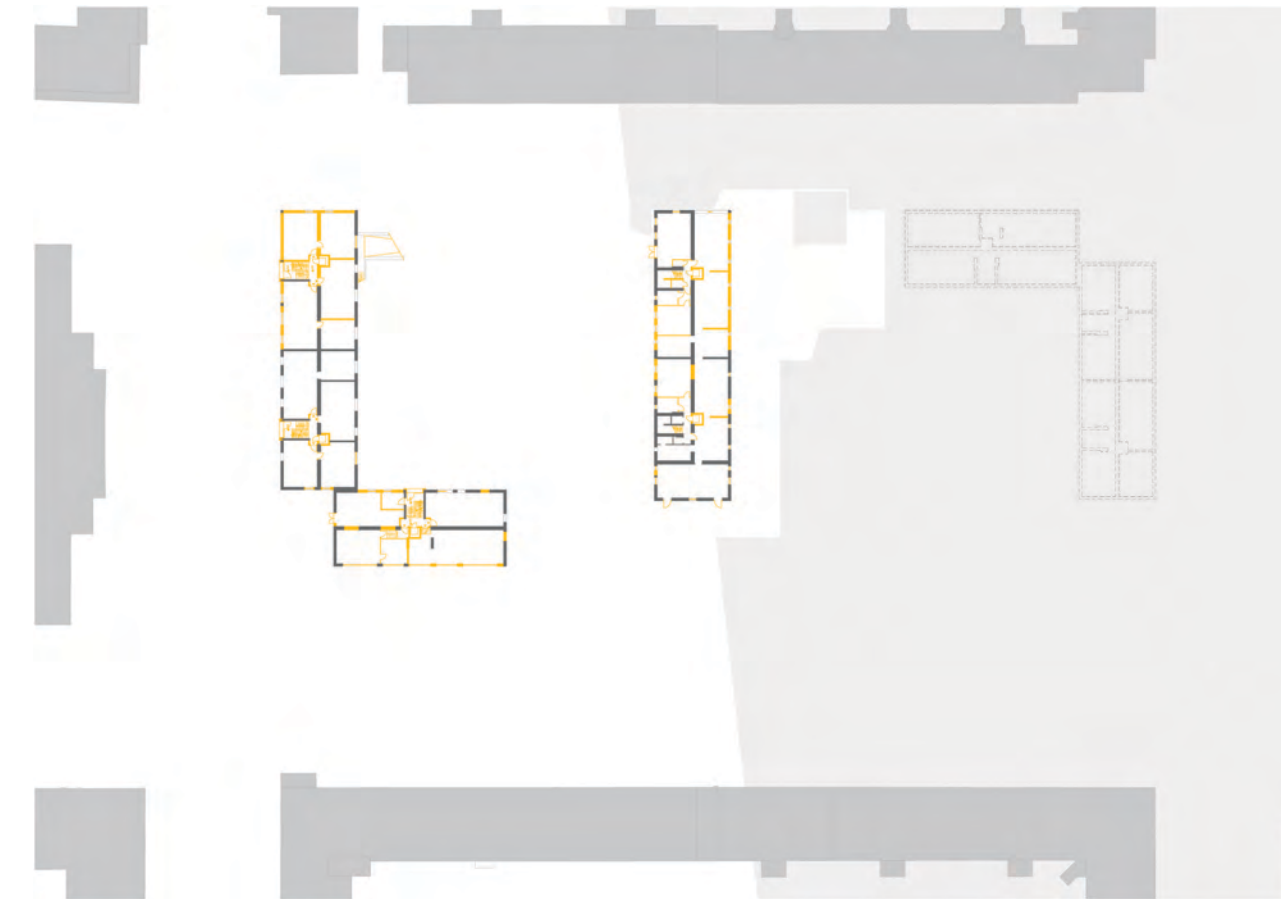
**WOHNUNGSTYPEN VARIANTEN**





0.1	Stiegenhäuser	59,74 m <sup>2</sup>
0.2	Kindergarten	559,41 m <sup>2</sup>
0.3	Hostel	756,77 m <sup>2</sup>
0.4	Keller	164,88 m <sup>2</sup>

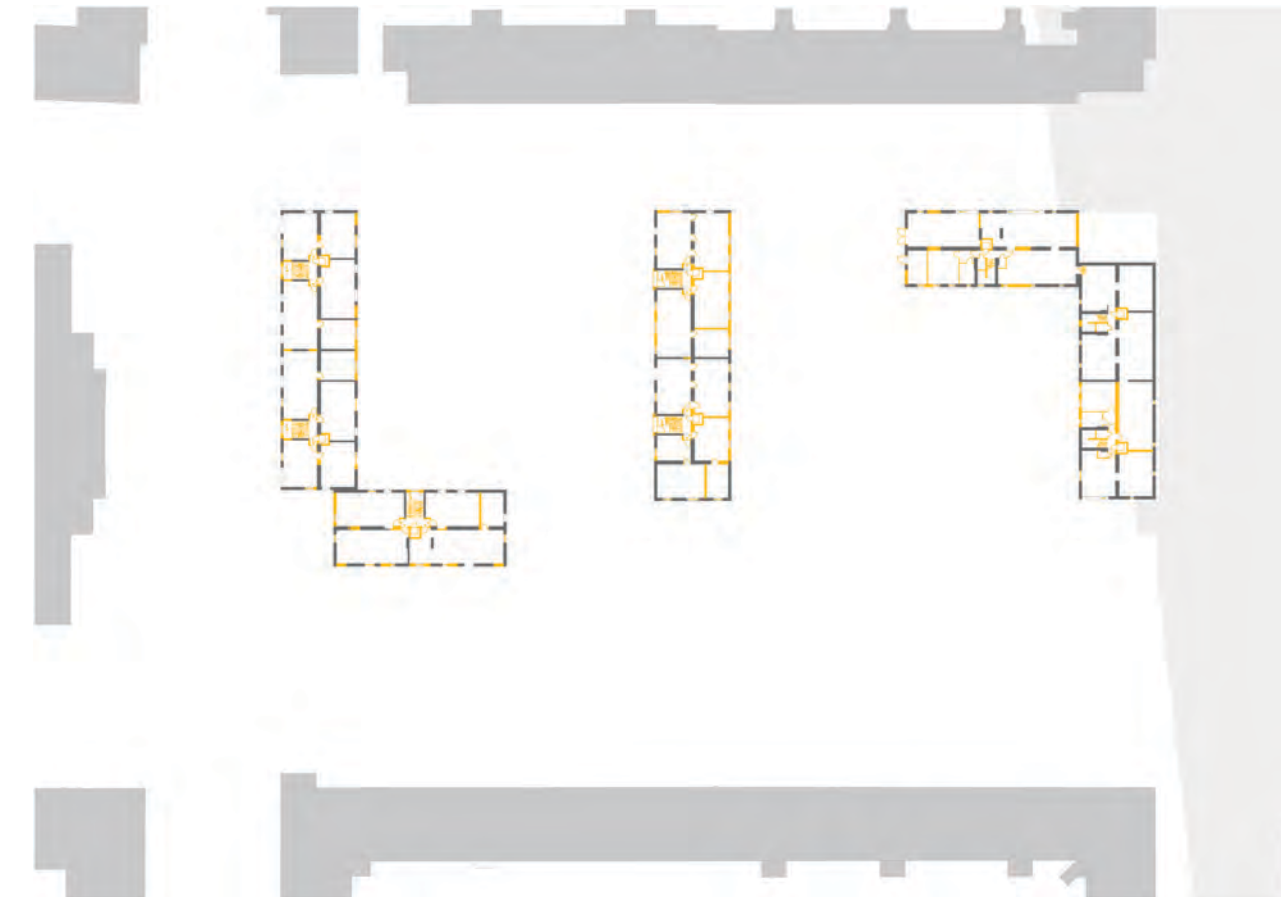




1.1	Stiegenhäuser	192,25 m <sup>2</sup>	1.9	Handel/Gewerbe	482,53 m <sup>2</sup>
1.2	Kindergarten	178,88 m <sup>2</sup>	1.10	Keller	133,97 m <sup>2</sup>
1.3	Hostel	383,36 m <sup>2</sup>			
1.4	Shops	164,88 m <sup>2</sup>			
1.5	Office	206,64 m <sup>2</sup>			
1.6	Gemeinschafts- und Veranstaltungszentrum	227,46 m <sup>2</sup>			
1.7	Ausstellung / Galerie	229,25 m <sup>2</sup>			
1.8	Gastronomie	319,32 m <sup>2</sup>			

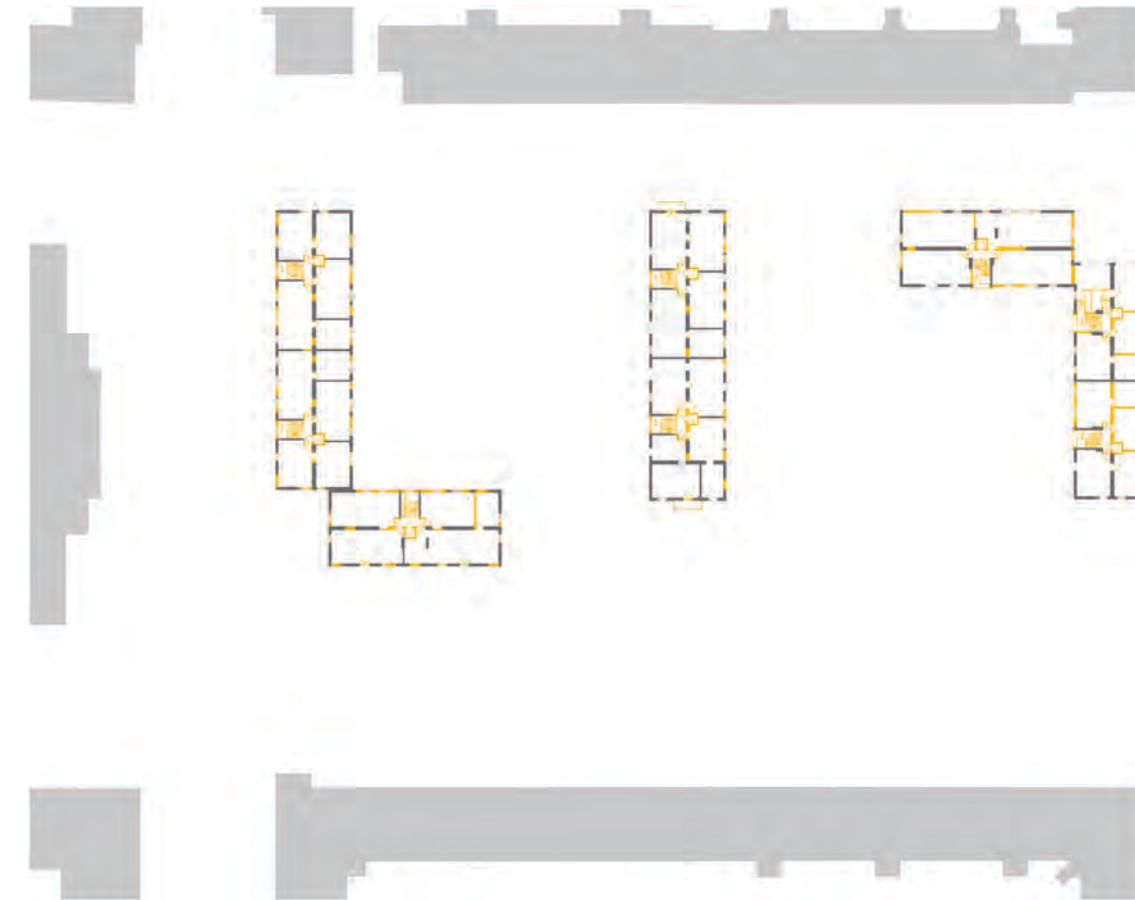


EBENE 1 - STADTsockEL



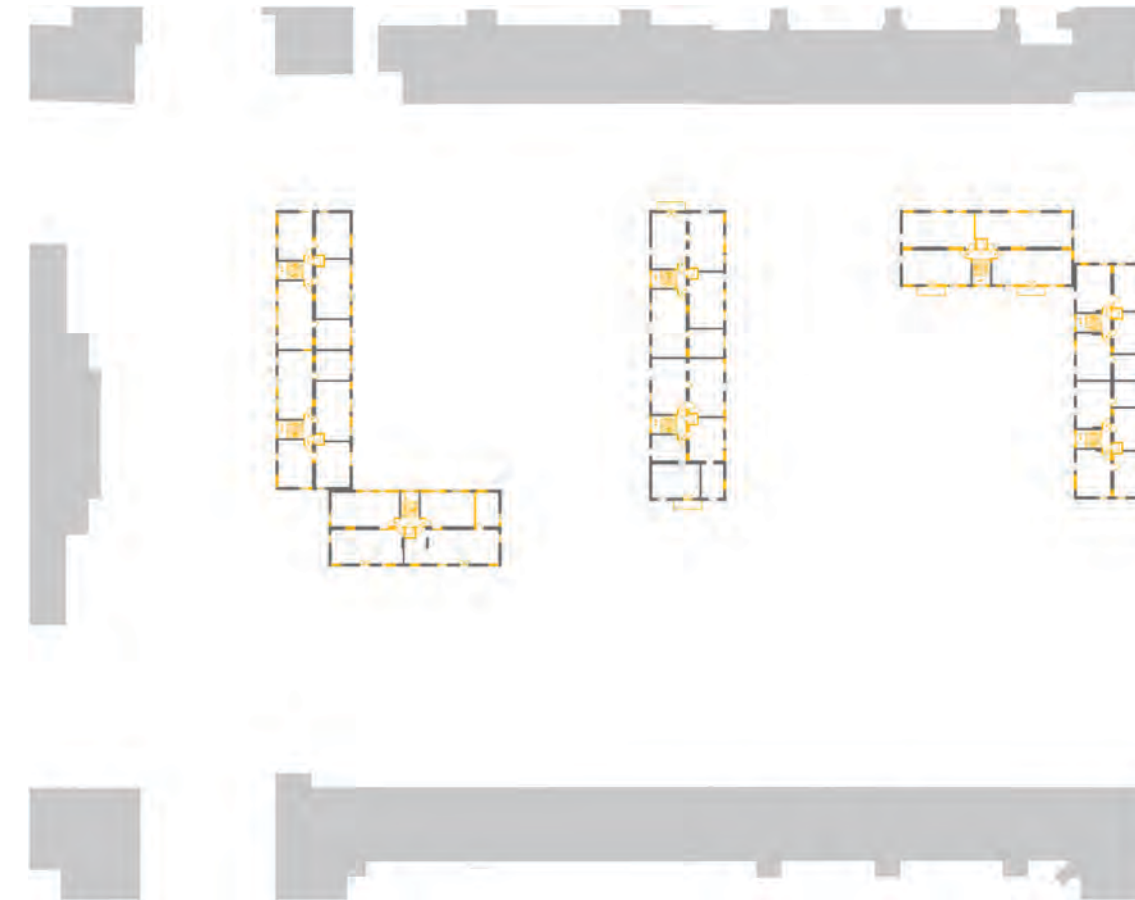
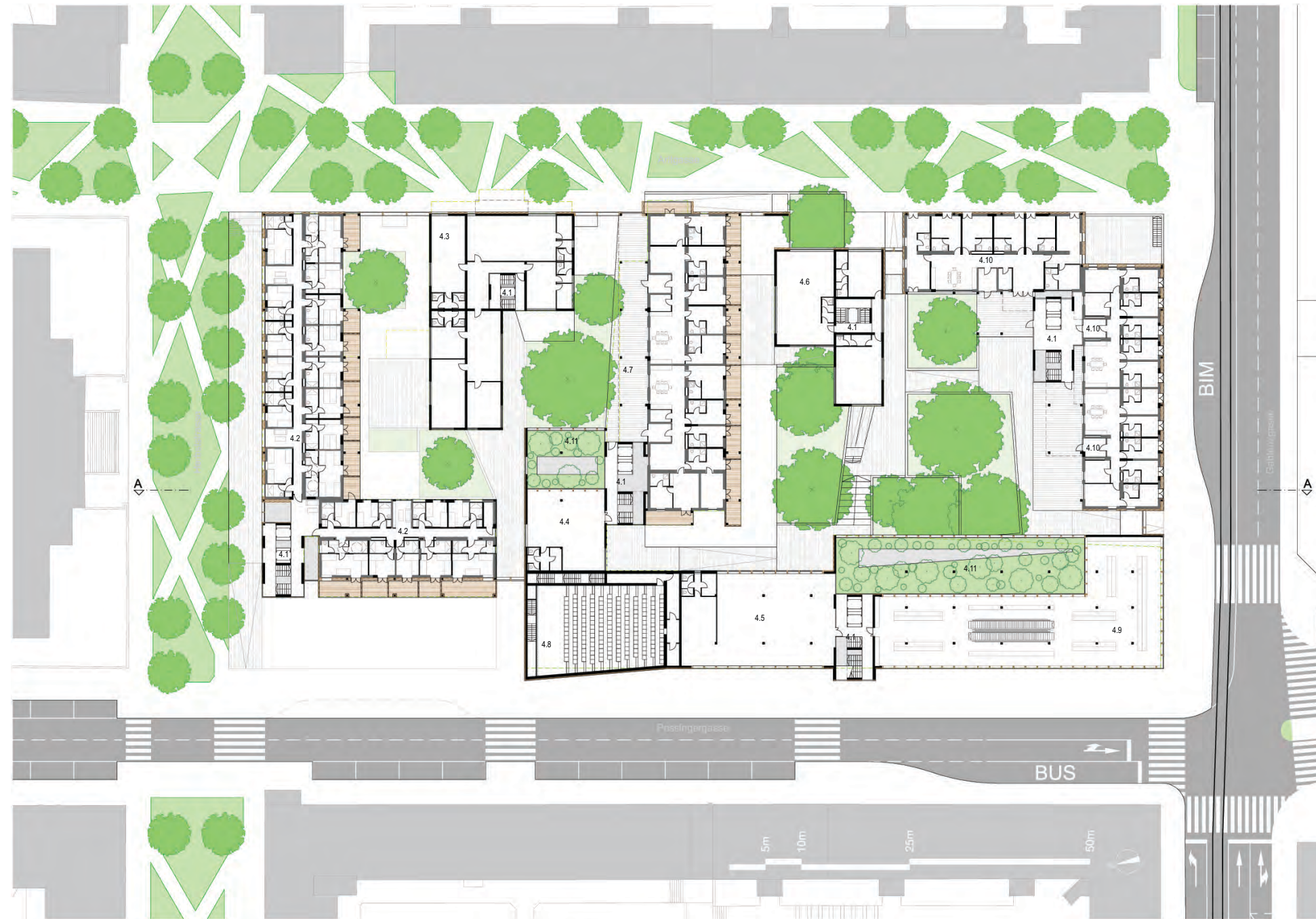
2.1	Stiegenhäuser	341,16 m <sup>2</sup>	2.6	Gastronomie	210,38 m <sup>2</sup>
2.2	Seniorenzentrum	908,54 m <sup>2</sup>	2.7	Handel/Gewerbe	58,99 m <sup>2</sup>
	Flügel Nord - WG	470,43 m <sup>2</sup>		Verwaltung E2	
	Flügel West - Pflege	279,56 m <sup>2</sup>	2.8	Handel/Gewerbe	648,83 m <sup>2</sup>
	Tageszentrum	158,55 m <sup>2</sup>	2.9	Handel/Gewerbe	282,21 m <sup>2</sup>
2.3	Ausstellung/Galerie	167,84 m <sup>2</sup>	2.10	Gastronomie	328,89 m <sup>2</sup>
2.4	Gemeinschafts- und Veranstaltungszentrum		2.11	Keller	207,91 m <sup>2</sup>
	Saal 1 (198 Sitzplätze)	305,73 m <sup>2</sup>			
	Café	107,83 m <sup>2</sup>			
2.5	Office	136,37 m <sup>2</sup>			





3.1	Stiegenhäuser	341,16 m <sup>2</sup>	3.6	Handel/Gewerbe Verwaltung E2	58,99 m <sup>2</sup>
3.2	Hostel Flügel Nord Flügel West	450,51 m <sup>2</sup> 278,75 m <sup>2</sup>	3.7	Handel/Gewerbe	234,90 m <sup>2</sup>
3.3	Office	416,20 m <sup>2</sup>			
3.4	Sonderwohnformen WG	450,02 m <sup>2</sup>			
3.5	Office	359,70 m <sup>2</sup>			

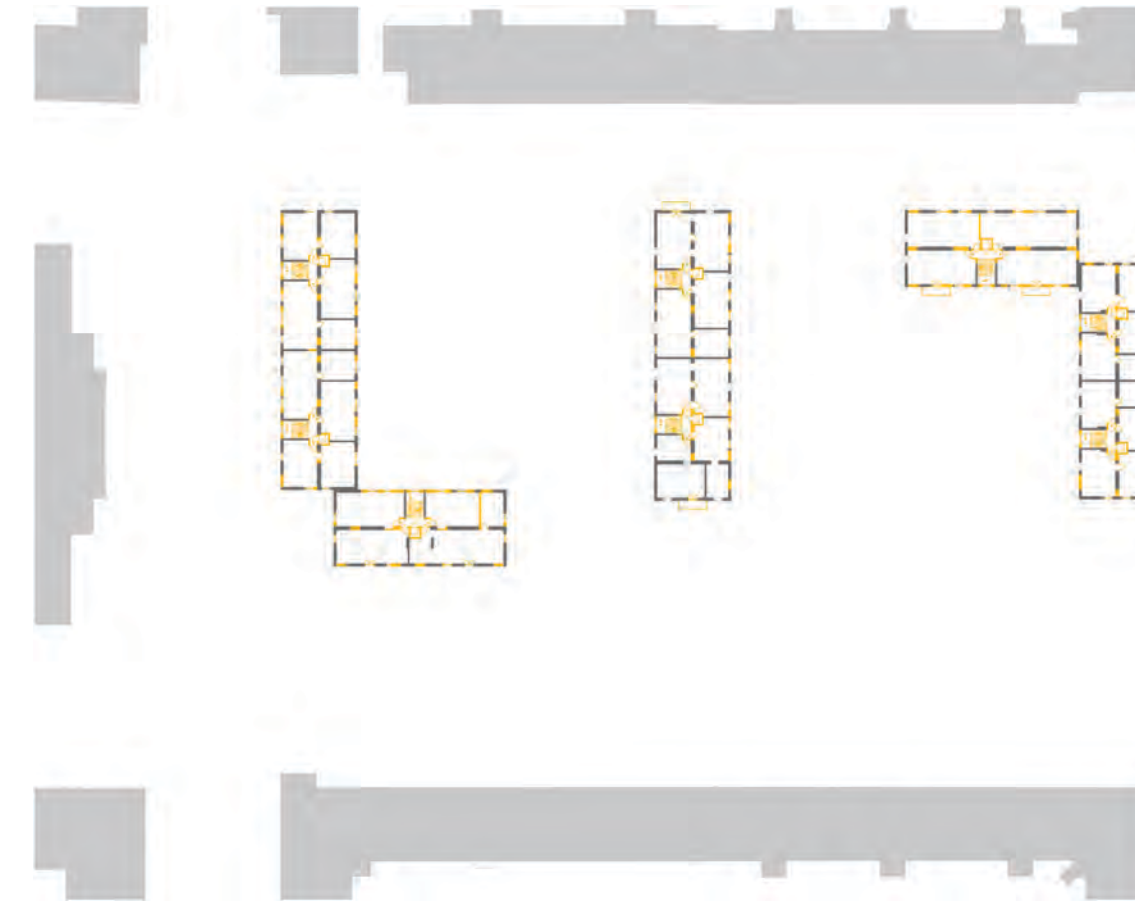
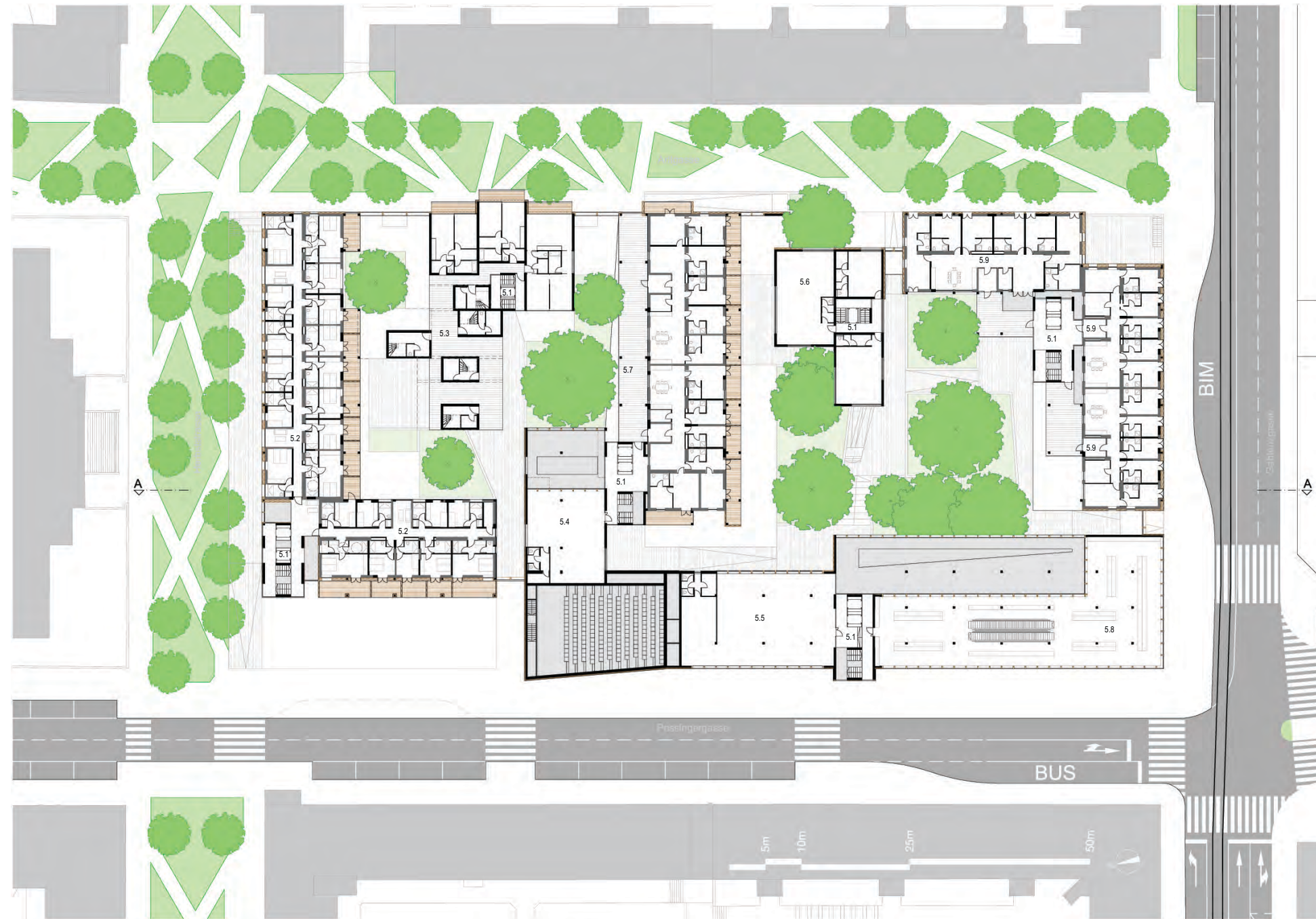




4.1	Stiegenhäuser	350,10 m <sup>2</sup>	4.8	Gemeinschafts- und Veranstaltungszentrum Saal 2 (182 Sitzplätze)	307,99 m <sup>2</sup>
4.2	Hostel	729,26 m <sup>2</sup>	4.9	Handel/Gewerbe	505,82 m <sup>2</sup>
	Flügel Nord 450,51 m <sup>2</sup>		4.10	Sonderwohnformen WG Flügel Süd 385,32 m <sup>2</sup>	665,61 m <sup>2</sup>
	Flügel West 278,75 m <sup>2</sup>			Flügel Ost 280,29 m <sup>2</sup>	
4.3	Ateliers	416,20 m <sup>2</sup>	4.11	Garten Nord 93,24 m <sup>2</sup>	
4.4	Office	129,96 m <sup>2</sup>		Garten West 283,82 m <sup>2</sup>	
4.5	Office	236,92 m <sup>2</sup>			
4.6	Office	291,72 m <sup>2</sup>			
4.7	Sonderwohnformen WG	450,02 m <sup>2</sup>			



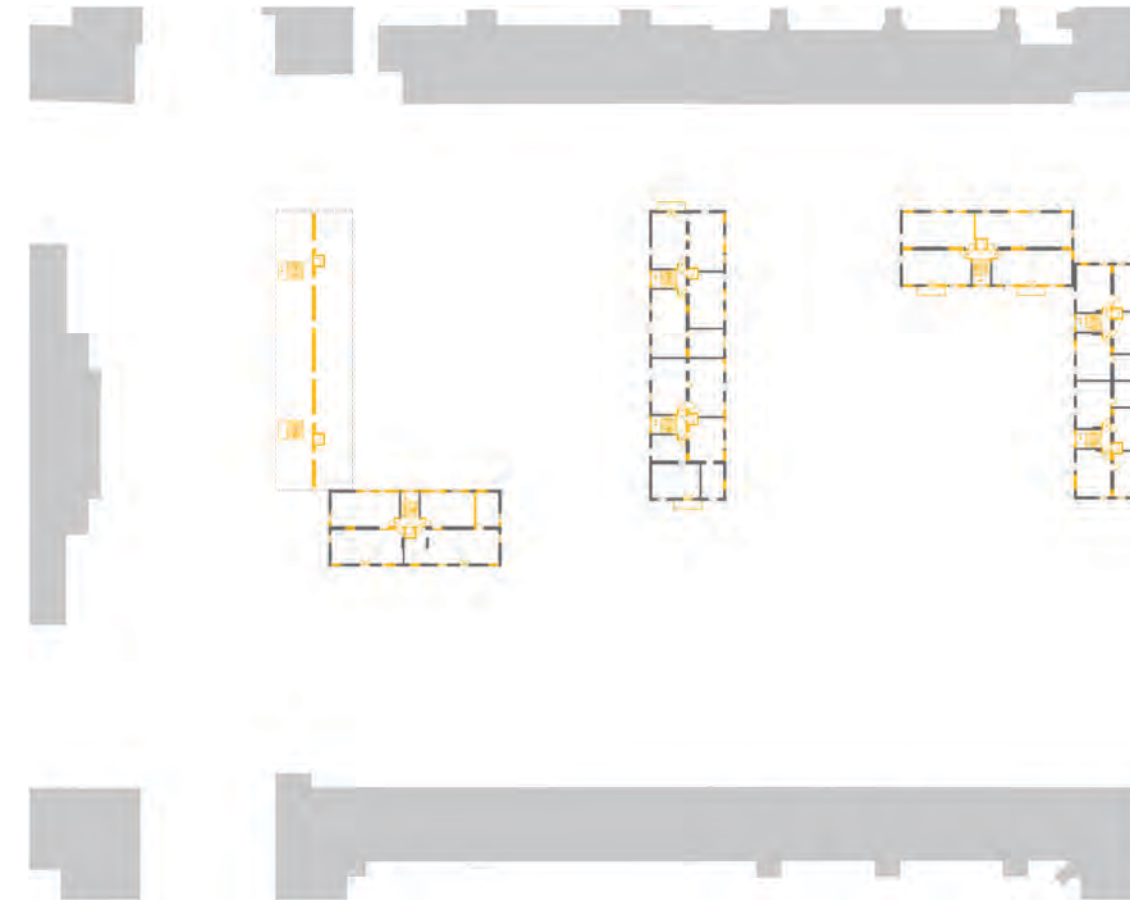




5.1	Stiegenhäuser	350,10 m <sup>2</sup>	5.7	Sonderwohnformen WG	450,02 m <sup>2</sup>
5.2	Hostel Flügel Nord Flügel West	450,51 m <sup>2</sup> 278,75 m <sup>2</sup>	5.8	Handel/Gewerbe	505,82 m <sup>2</sup>
5.3	Wohnen	451,43 m <sup>2</sup>	5.9	Sonderwohnformen WG Flügel Süd Flügel Ost	385,32 m <sup>2</sup> 280,29 m <sup>2</sup> 665,61 m <sup>2</sup>
5.4	Office	153,33 m <sup>2</sup>			
5.5	Office	236,92 m <sup>2</sup>			
5.6	Office	291,72 m <sup>2</sup>			

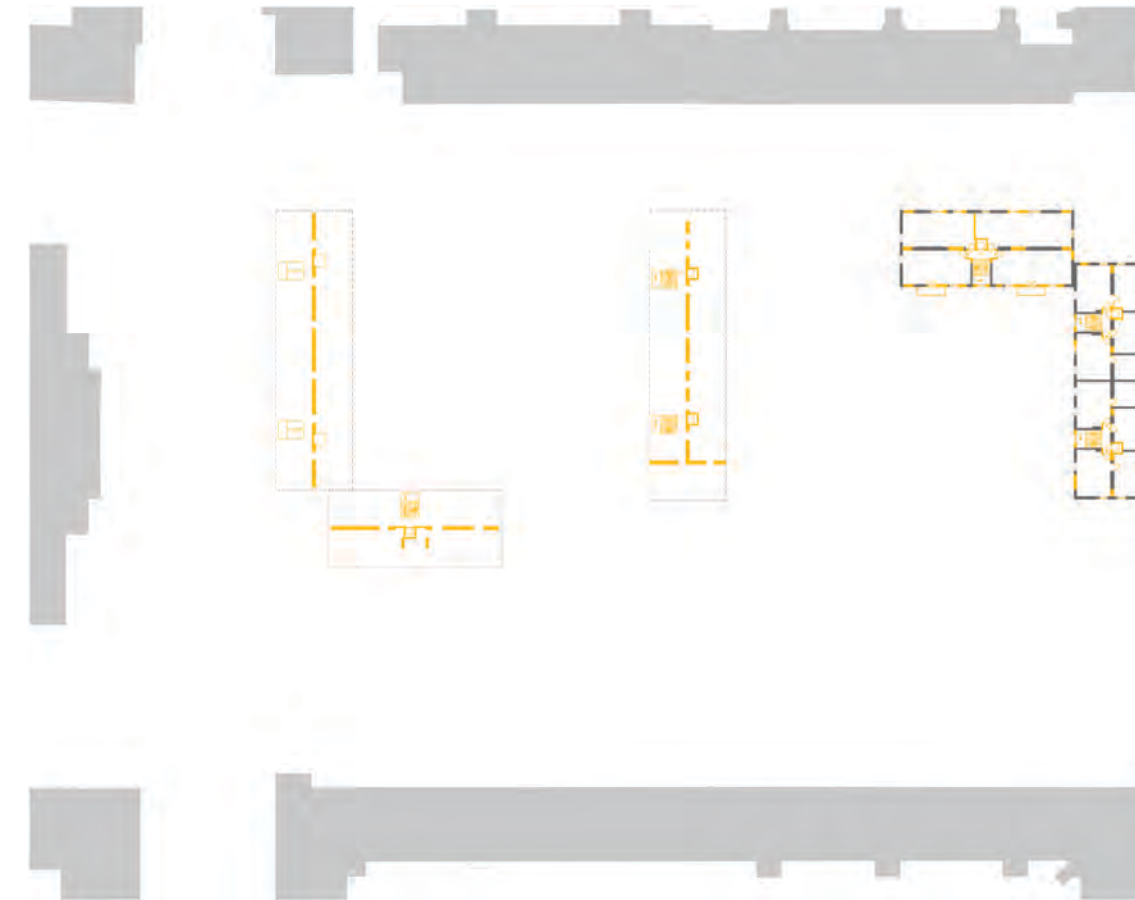
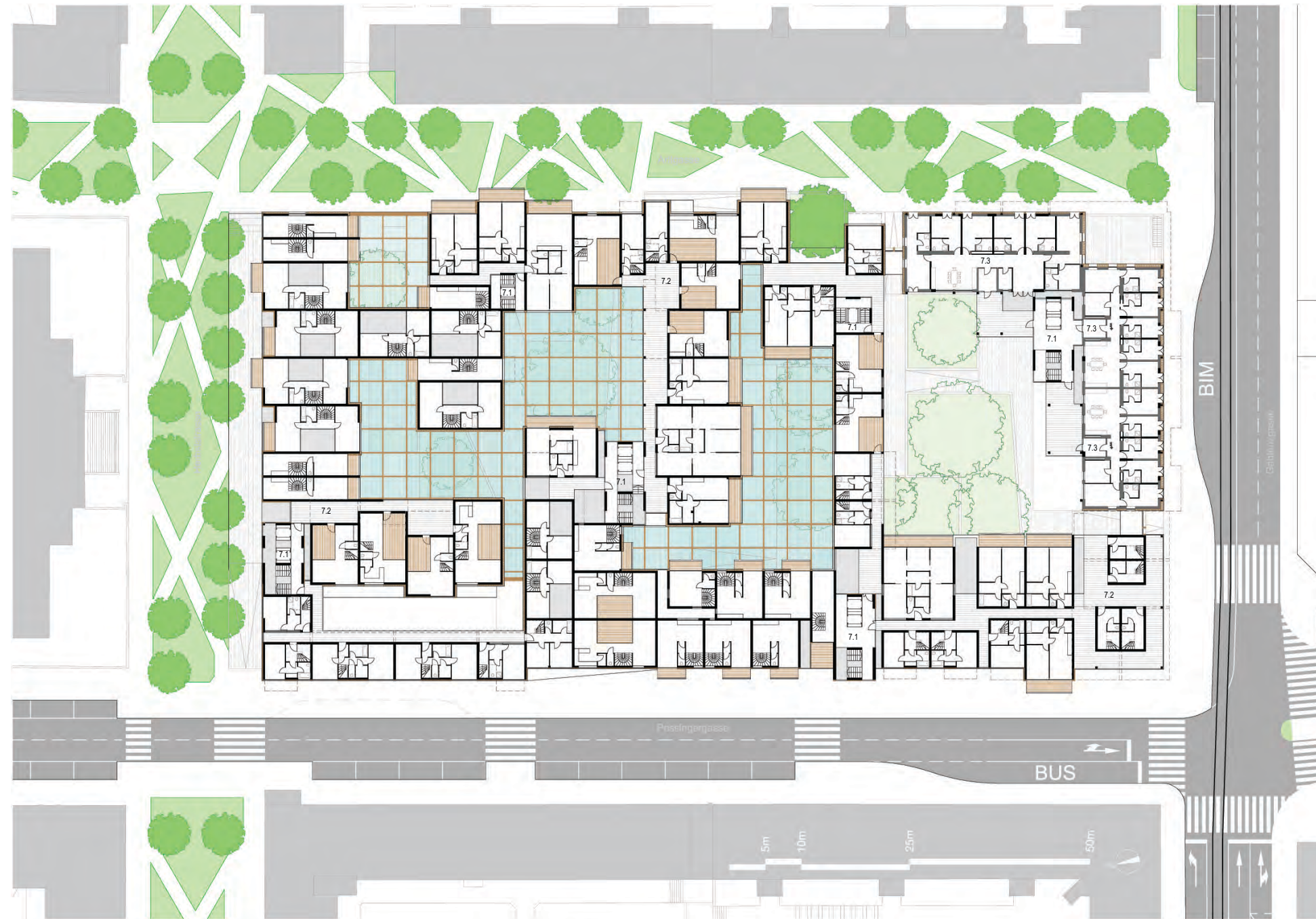


**EBENE 5 - ERWEITERTER SOCKEL**



6.1	Stiegenhäuser	350,10 m <sup>2</sup>	6.7	Sonderwohnformen WG	665,61 m <sup>2</sup>
6.2	Hostel - Flügel West	278,75 m <sup>2</sup>		Flügel Süd	385,32 m <sup>2</sup>
6.3	Wohnen	1.031,80 m <sup>2</sup>		Flügel Ost	280,29 m <sup>2</sup>
6.4	Wohnen	818,34 m <sup>2</sup>			
6.5	Sonderwohnformen WG	450,02 m <sup>2</sup>			
6.6	Office	236,92 m <sup>2</sup>			



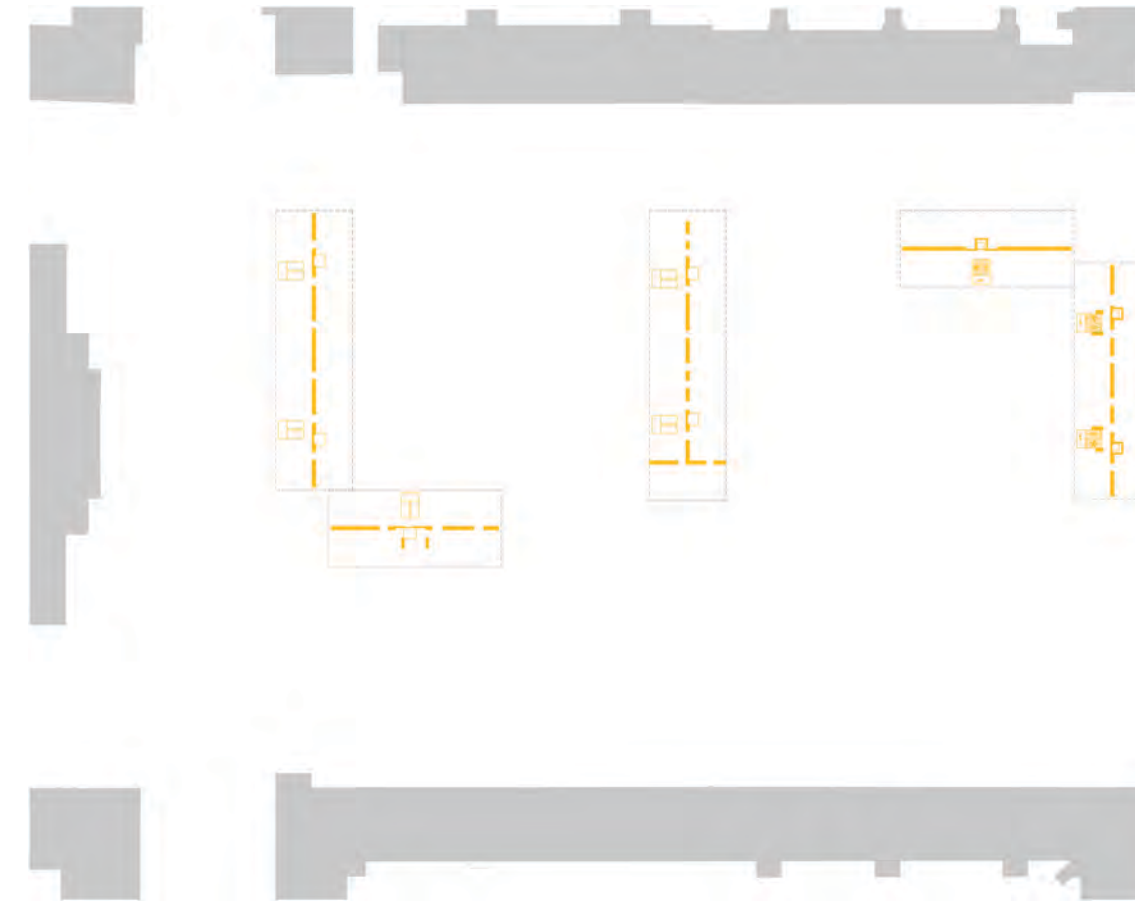
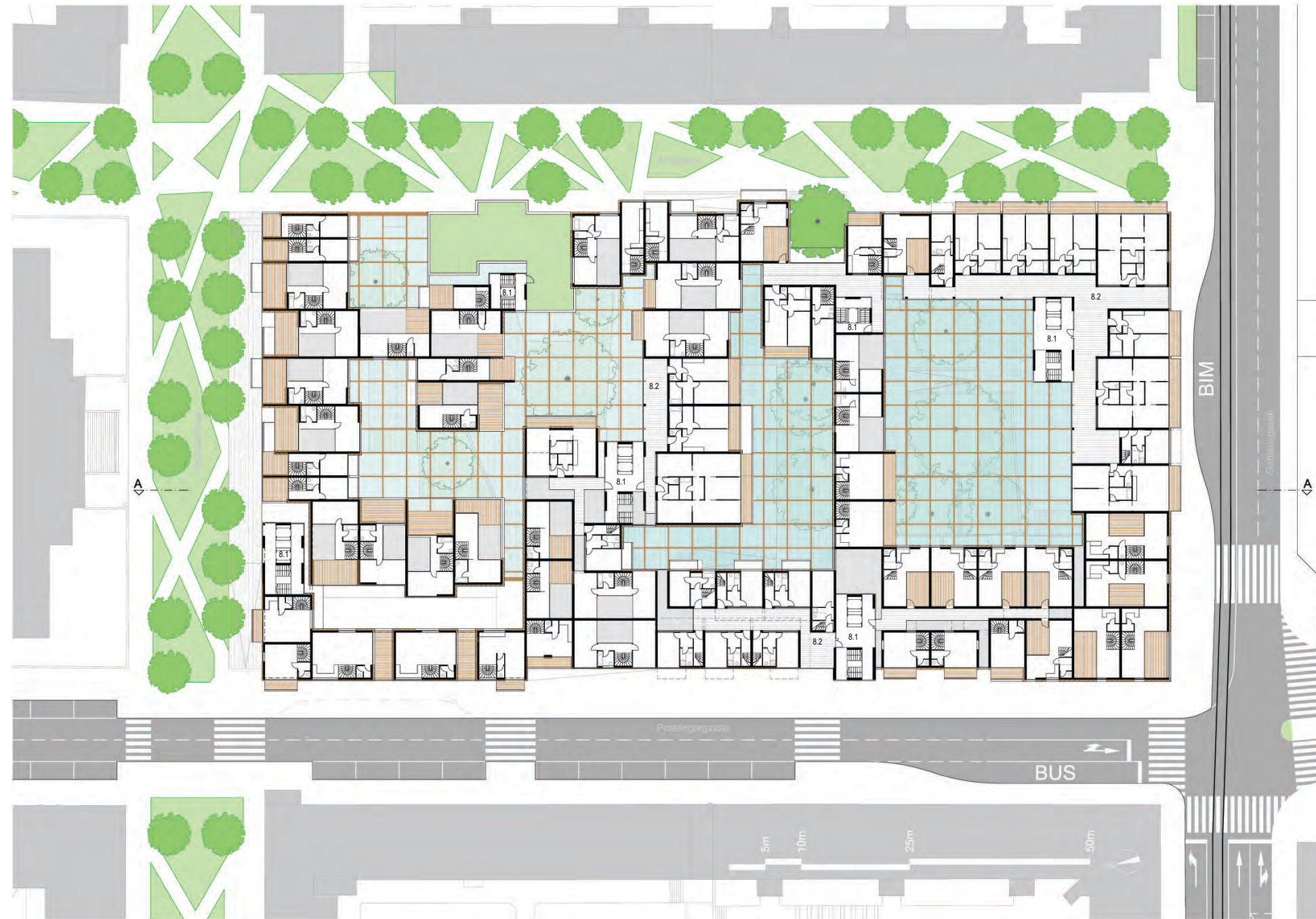


- 7.1 Stiegenhäuser
- 7.2 Wohnen
- 7.3 Sonderwohnformen WG

350,10 m<sup>2</sup>  
 5.073,58 m<sup>2</sup>  
 665,61 m<sup>2</sup>



EBENE 7 - WOHDACH

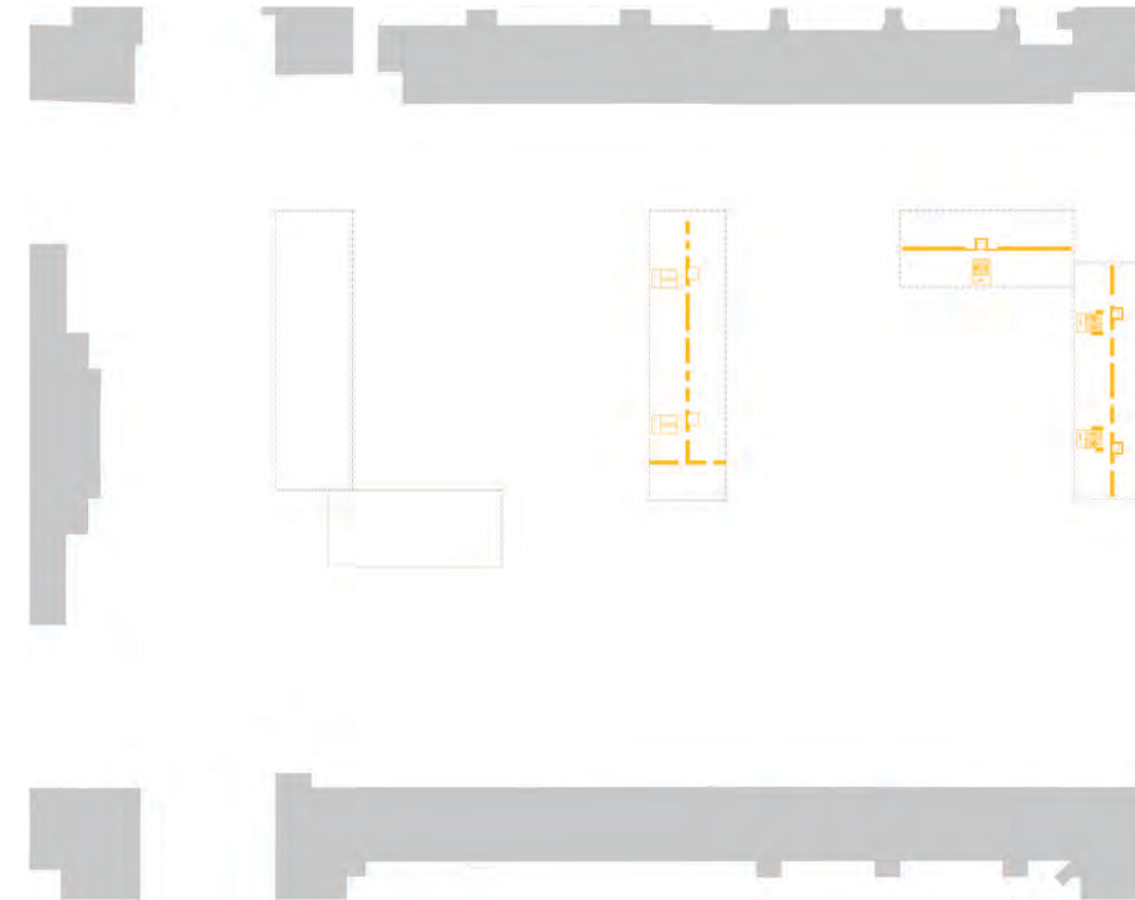
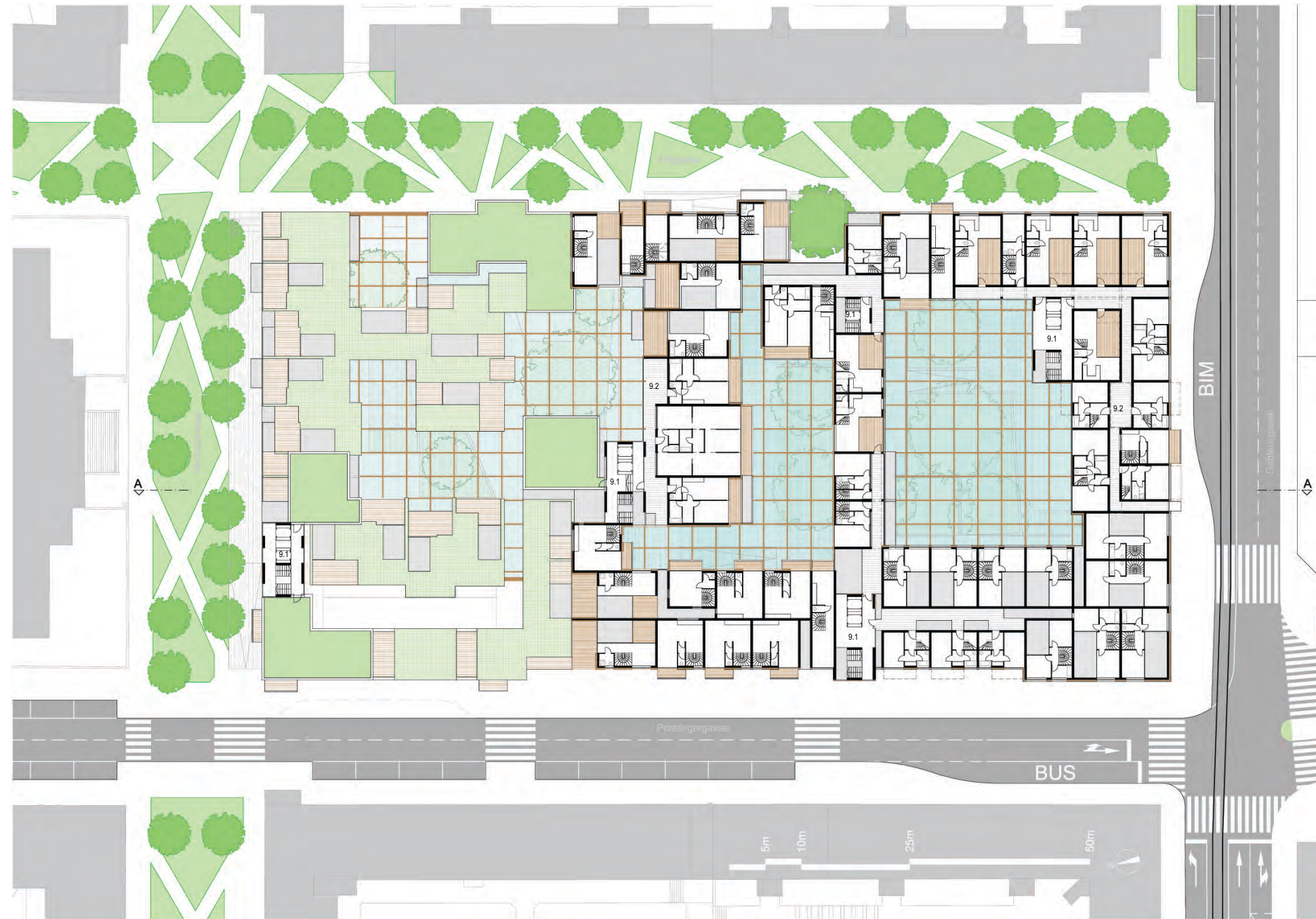


8.1 Stiegenhäuser  
8.2 Wohnen

350,10 m<sup>2</sup>  
4.911,64 m<sup>2</sup>



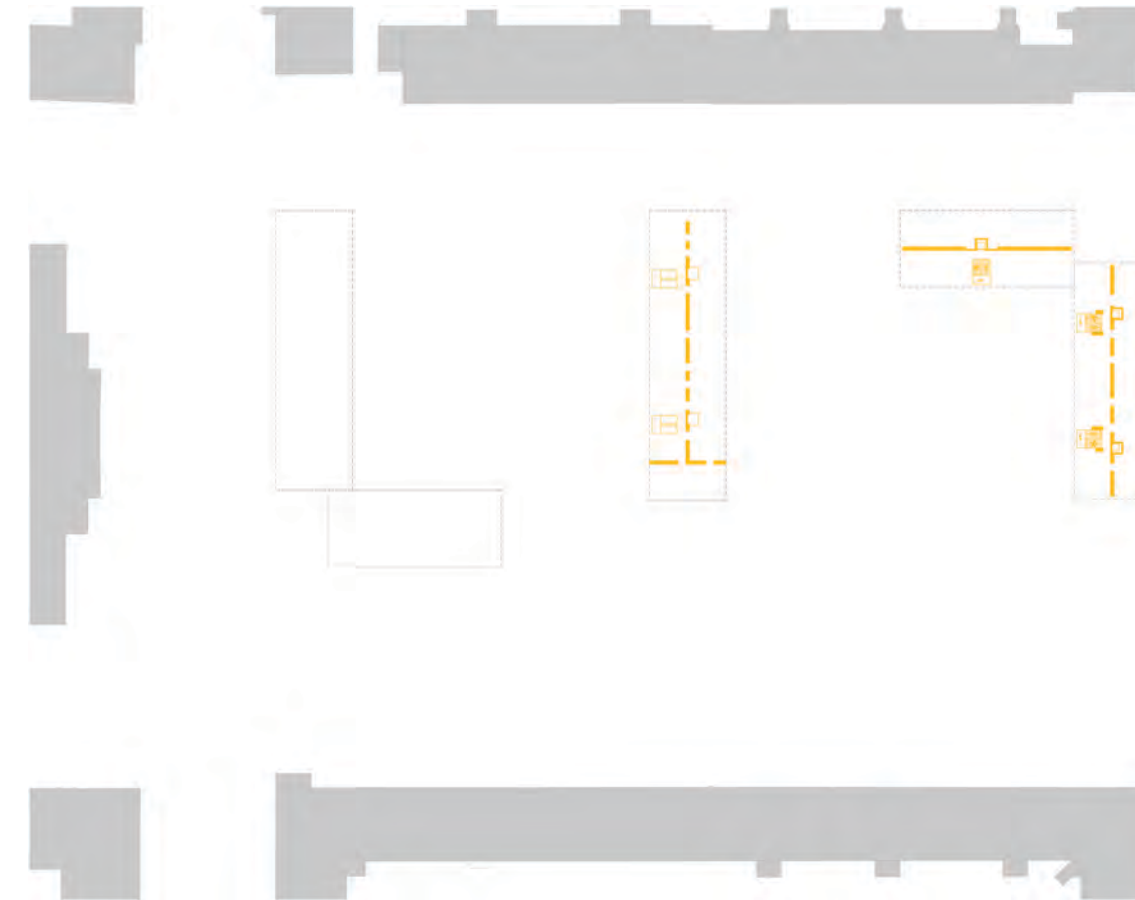
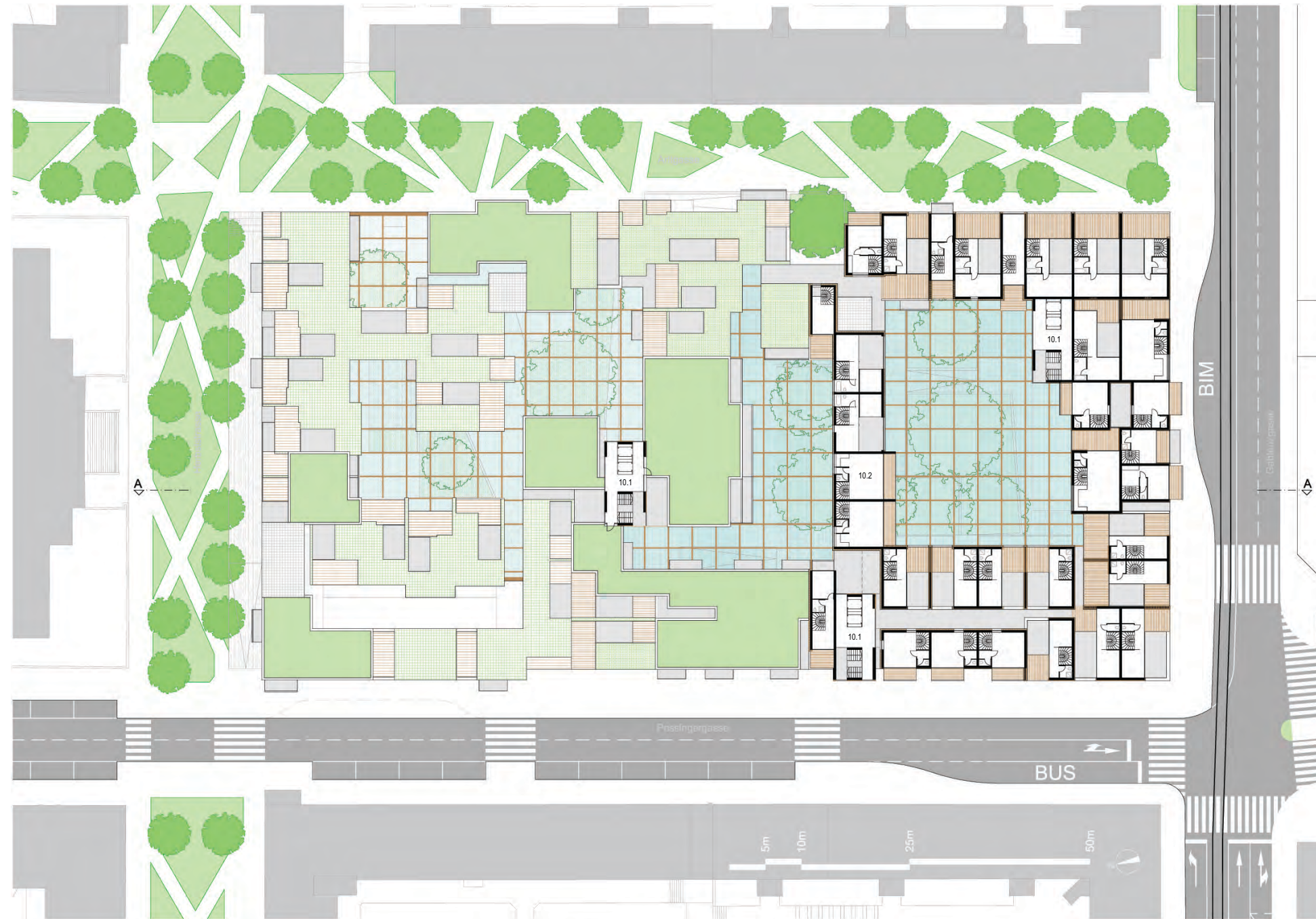
EBENE 8 - WOHDACH



9.1	Stiegenhäuser	322,54 m <sup>2</sup>
9.2	Wohnen	3.410,07 m <sup>2</sup>



EBENE 9 - WOHDACH



10.1  
10.2

Stiegenhäuser  
Wohnen

208,82 m<sup>2</sup>  
2.046,11 m<sup>2</sup>



EBENE 10 - WOHNDACH



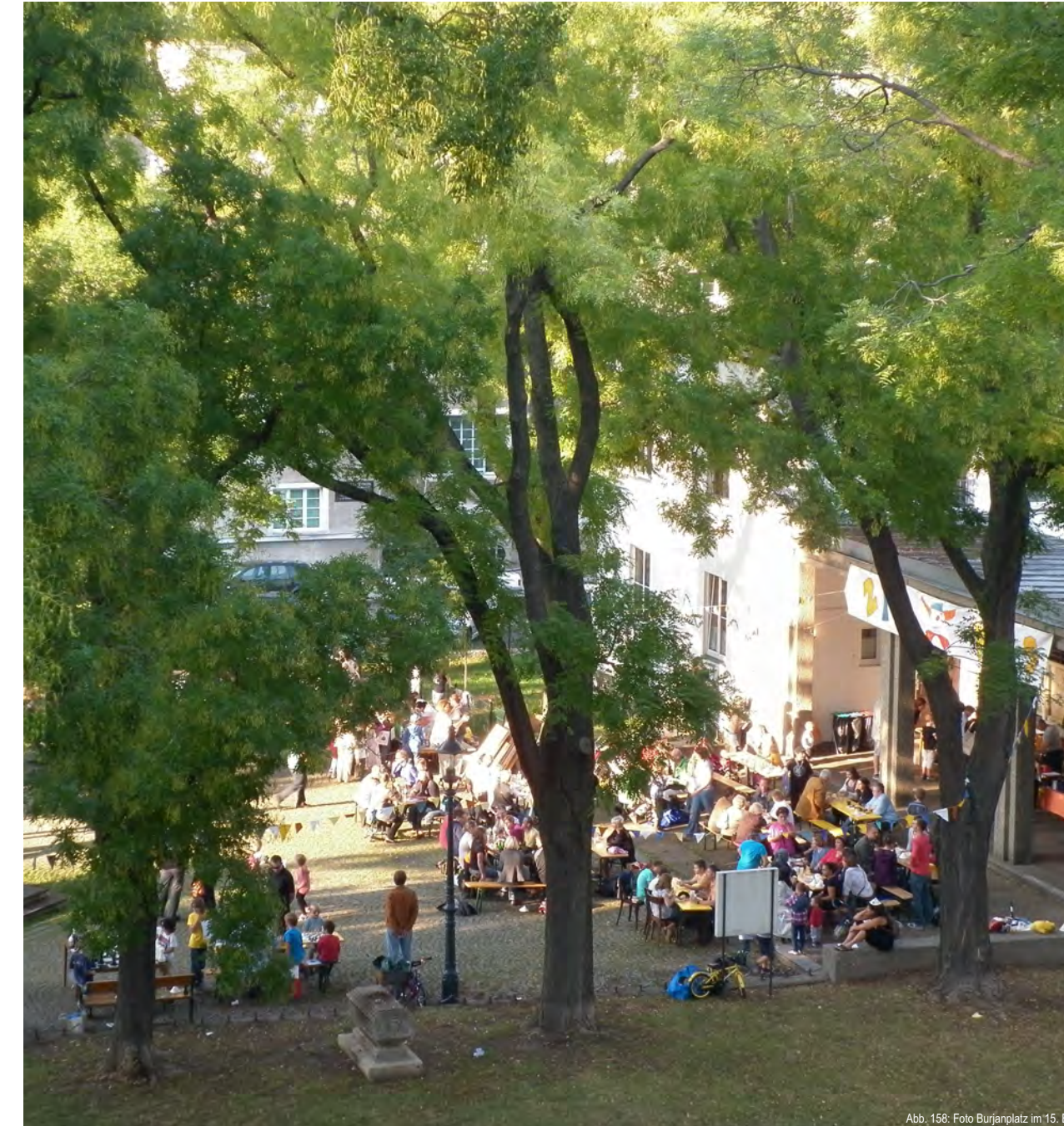
ANSICHTEN NORD



ANSICHTEN OST







**BESTAND:**  
124 Wohnungen in 3 Bauteilen, 1-4 Zimmer

Grundstück 6.271,03 m<sup>2</sup>  
Parkplatz: 1.532,03 m<sup>2</sup>

BGF Bestand: 9.262,00 m<sup>2</sup>

GFZ: 1,48

**NEU:**  
120 Wohnungen und 192 Zimmer (WG, Hostel, Senioren)

Grundstück Neu: 7.803,06 m<sup>2</sup>

BGF Neu: 39.896,20m<sup>2</sup>

GFZ Neu: 5,11

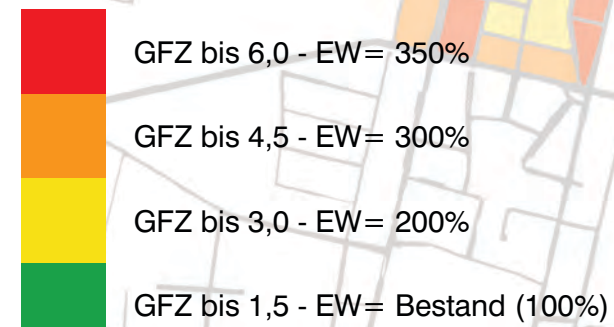
15er Bezirk gesamt: ca. 71.000 Einwohner

Planungsgebiet: ca. 120 Blöcke  
ca. 250 Einwohner / Block  
ca. 30.000 Einwohner

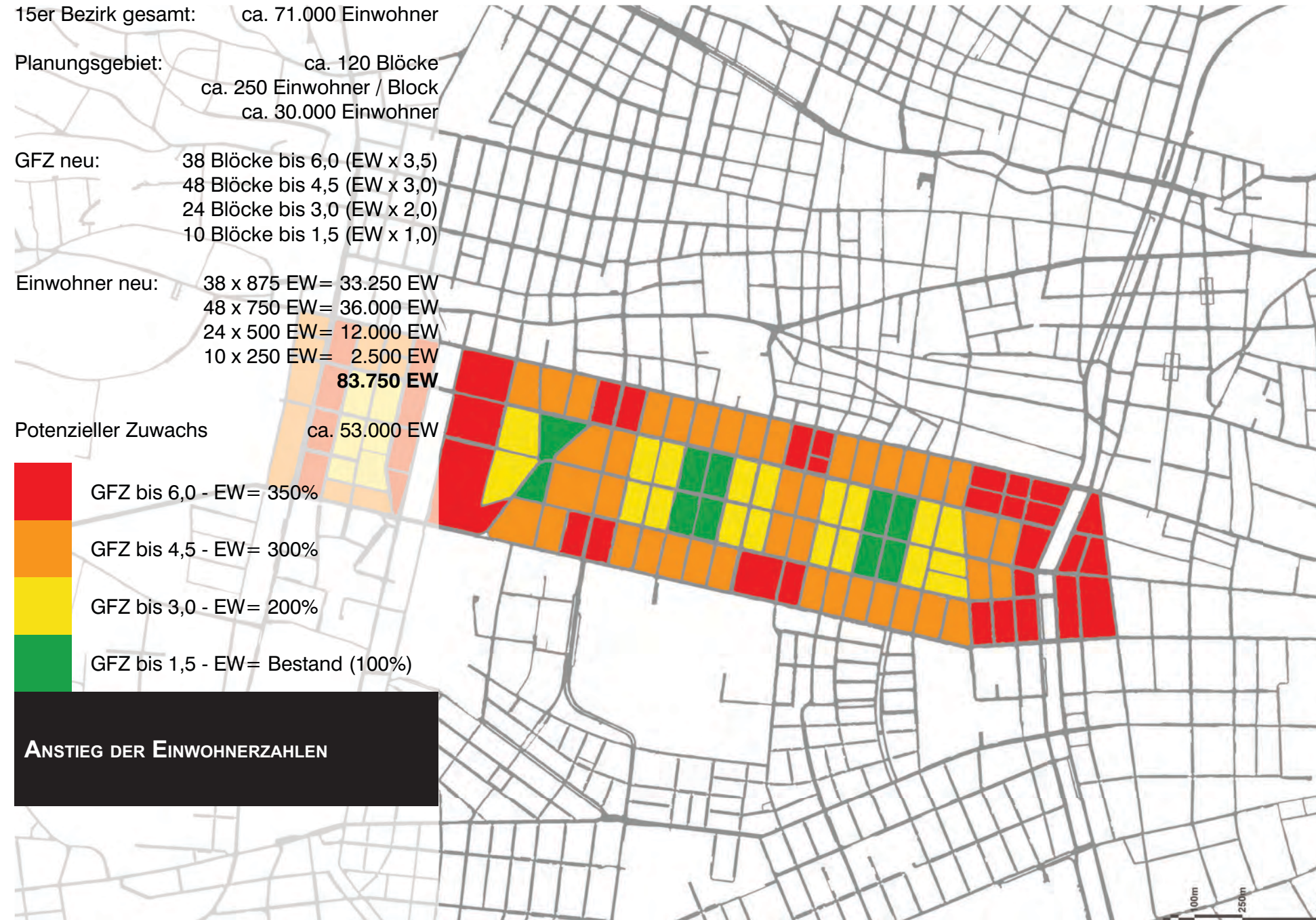
GFZ neu:  
38 Blöcke bis 6,0 (EW x 3,5)  
48 Blöcke bis 4,5 (EW x 3,0)  
24 Blöcke bis 3,0 (EW x 2,0)  
10 Blöcke bis 1,5 (EW x 1,0)

Einwohner neu:  
38 x 875 EW = 33.250 EW  
48 x 750 EW = 36.000 EW  
24 x 500 EW = 12.000 EW  
10 x 250 EW = 2.500 EW  
**83.750 EW**

Potenzieller Zuwachs  
ca. 53.000 EW



**ANSTIEG DER EINWOHNERZAHLEN**



**POTENZIELLE ZIELGEBIETE**



Alisch, M., & Dangschat, J. S. (1996). Die Akteure der Gentrification und ihre Karrieren. In J. Friedrichs, & R. Kecskes (Hrsg.), *Gentrification. Theorie und Forschungsergebnisse* (S. 95-111). Opladen.

Aristoteles. In R. Sennett, *Fleisch und Stein* (S. 17). Berlin: Suhrkamp.

Banik-Schweitzer, R., & Blau, E. (2003). *Urbane Form und die "postfordistische" Stadt - Konzepte, Themen, Fragen*.

Bibliographisches Institut & F.A. Brockhaus AG. (2001). *Duden, 7. Ausgabe*. Mannheim: Brockhaus AG.

Blasius, J. (2004). Gentrification und die Verdrängung der Wohnbevölkerung. In R. Kecskes, M. Wagner, & C. Wolf (Hrsg.), *Angewandte Soziologie* (S. 21-40). Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Brinkhoff, T. (1. Januar 2011). *AUSTRIA: Agglomerations*. Abgerufen am 2. August 2011 von City Population: <http://www.citypopulation.de/Oesterreich-Agglo.html>

Casakin, H., & Portugali, J. (2006). *The design and dynamics of cities as self-organizing systems*. Abgerufen am 12. Mai 2011 von EAD 06 - 6th international conference of the European Academy of Design, March 29-31 2005, University of the Arts, Bremen, Germany: [http://ead.verhaag.net/fullpapers/ead06\\_id116\\_2.pdf](http://ead.verhaag.net/fullpapers/ead06_id116_2.pdf)

Dangschat, J. S. (1991). *Gentrification - Indikator und Folge globaler ökonomischer Umgestaltung, des Sozialen Wandels, politischer Handlungen und von Verschiebungen auf dem Wohnungsmarkt in innenstadtnahen Wohngebieten*. Hamburg.

Diener, R., Jacques, H., Meili, M., de Meuron, P., & Schmid, C. (2006). *Die Schweiz. Ein Städtebauliches Portrait*. Basel: Birkhäuser.

Europäische Kommission. (12. Dezember 2010). *Eine Strategie für die Entwicklung des Donauraums*. Abgerufen am 12. Mai 2011 von Europäische Kommission: Kommunal- und Regionalentwicklung: [http://ec.europa.eu/news/regions/101209\\_de.htm](http://ec.europa.eu/news/regions/101209_de.htm)

Faustino, D. (2010). *Changing Strategies*. Wien: TU Wien.

Feld72. (2005). *Concept of the Million Donkey Hotel*. Abgerufen am 30. August 2011 von milliondonkeyhotel: <http://www.milliondonkeyhotel.net/concept.html#german>

Fishman, R. (1991). Die befreite Megalopolis. Amerikas neue Städte. In Arch+, *109/110* (S. 73-83).

Franck, G. (2004). Die Stadt als dynamisches System. In Polis, *Bd. 16, Heft 2* (S. 42-45).

Franck, G., & Wegener, M. (2002). Die Dynamik räumlicher Prozesse. In D. Henckel, & M. Eberling (Hrsg.), *Raumzeitpolitik*. Opladen: Leske & Budrich.

Frey, O. (2009). *Die amalgame Stadt. Orte.Netze. Milieus*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Frezer, J., & Heydn, M. (2007). Das Versprechen des Situativen (pluralistisch-antihegemonialer Urbanismus, Anwaltsplanung, partizipative Architektur und community design center. In archplus, *183 Mai 2007* (S. 92-95).

Friedrichs, J. (1998). Gentrification. In H. Häußermann (Hrsg.), *Großstadt. Soziologische Stichworte*

(S. 57-66). VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Garreau, J. (1991). *Edge City. Life on the New Frontier*. New York: Doubleday.

Hanika, A. (2010). *Kleinräumige Bevölkerungsporgnose für Österreich 2010-2030 mit Ausblick bis 2050 ("ÖROK-Prognosen")*. (Ö. Raumordnungskonferenz, Hrsg.) Wien: Österreichische Raumordnungskonferenz - Geschäftsstelle Bundeskanzleramt.

Hecker, Z. (2010). Architektur, von ihrem Prunkgewand entblösst. In M. Bogensberger, D. Gojic, M. Hasler, A. Strittmatter, & F. Wallmüller (Hrsg.), *Joint Action in Architecture. Getting Political Again?* (S. 74-83). Graz: Haus der Architektur.

Hecker, Z. (2010). Die sieben Leuchten der Architektur. In M. Bogensberger, D. Gojic, M. Hasler, A. Strittmatter, & F. Wallmüller (Hrsg.), *Joint Action in Architecture. Getting Political Again?* (S. 84-85). Graz: Haus der Architektur.

Hennig, E. (Mai 1999). *Chicago und Chicagoland: "Shoveling/Wrecking/Planning/Building, breaking, rebuilding..."*. Abgerufen am 6. August 2011 von Uni Kassel: <http://www.uni-kassel.de/fb5/politikwissenschaft/Chicago/chicago.html>

Holert, T., & Terkessidis, M. (2006). *Fliehkraft. Gesellschaft in Bewegung – von Migranten und Touristen*. Köln: Kiepenheuer & Witsch.

Hollein, H. (1967). Alles ist Architektur. In BAU, *Schrift für Architektur und Städtebau, 1968, 23. Jahrgang, Heft 1 / 2*.

Keil, R. (2010). Globale Suburbanisierung: Die Herausforderung der Verstädterung im 21. Jahrhundert. In Dérive, *Zeitschrift für Stadtforschung, Nr. 40/41*; (S. 6-10).

Khanna, P. (Sept./Okt. 2010). *Foreign Policy*. Abgerufen am 15. Mai 2011 von Beyond City Limits. The age of nations is over. The new urban age has begun.: [http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/08/16/beyond\\_city\\_limits?page=full](http://www.foreignpolicy.com/articles/2010/08/16/beyond_city_limits?page=full)

Koolhaas, R. (1995). The Generic City. In R. Koolhaas, & B. Mau, *S,M,L,XL* (S. 1238-1264). New York: The Monacelli Press.

Koolhaas, R. (1994). What Ever Happened to Urbanism. In R. Koolhaas, & B. Mau, *S,M,L,XL* (S. 959-971). New York: The Monacelli Press.

Kracauer, S. (2001). Über Arbeitsnachweise. Konstruktionen eines Raumes. In M. Löw, *Raumsoziologie* (S. 9). Frankfurt/M: Suhrkamp.

Kurzmann, K. (2008). „Gated Communities“- Zur Typologie und Entwicklung geschlossener Wohnkomplexe im suburbanen Raum. Grin Verlag.

Lefèbvre, H. (1976). *La révolution urbaine*. Frankfurt am Main: Syndikat.

Lefort, C. In K. Jormakka, *The Practical Reasons of Architecture* (S. 15). TU Wien, WS 2008.

Mair, J., & Becker, S. (2005). *Fake for Real - über die private und politische Taktik des so-tun-als-ob*. Frankfurt/Main: Campus.

Mercer. (2010). *www.mercer.com*. Abgerufen am 12. Mai 2011 von <http://www.mercer.com/qualityofliving>

Meuwissen, J. (2006). *Vorlesung Städtebau*. Akademie der bildenden Wien.

Perlik, M. (2001). *Alpenstädte - Zwischen Metropolisierung und neuer Eigenständigkeit*. Bern: Geographica Bernensia.

Portugali, J. (2000). *Self-Organization and the City*. (Autor, Übers.) Berlin, Heidelberg: Springer.

Pretterhofer, H., Spath, D., & Vöckler, K. (2010). *Land, Rurbanismus oder Leben im postruralen Raum*. . Graz: Haus der Architektur Graz.

Referat Statistik und Analyse MA05. (2008). *Bevölkerungsstand nach Geschlecht und Bezirken 1869-2008*. Abgerufen am 8. August 2011 von Bevölkerungsstand und Bevölkerungsprognose - Statistiken: <http://www.wien.gv.at/statistik/bevoelkerung/demographie/bev-entw-struk-prog.html>

Rettich, S. (2007). Möglichkeiten des Situativen Handelns. In archplus, *183, Mai 2007* (S. 118-120).

Sassen, S. (1996). *Metropolen des Weltmarktes. Die neue Rolle der Global Cities*. . Frankfurt/M: Campus.

Schwarz, W. M., Szeless, M., & Wögenstein, L. (2007). *Ganz unten - Die Entdeckung des Elends*. Brandstätter.

SeBaWorld. (15. September 2008). *Europa auf einen Blick - Österreich - Wirtschaft, Statistik, Soziales, Börse, Bevölkerung, Tourismus, Hotels*. Abgerufen am 8. August 2011 von Europa auf einen Blick: <http://www.europa-auf-einen-blick.de/oesterreich/wirtschaft.php>

Siebel, W. (Februar 2000). *Wesen und Zukunft der europäischen Stadt*. Abgerufen am 6. August 2011 von NSL Network City and Landscape: DISP 141: <http://www.nsl.ethz.ch/index.php/en/content/view/full/319>

Sievert, T. (2005). *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Basel, Boston, Berlin: Birkhäuser.

Soja, E. W. (1992). Inside Exopolis: Scenes from Orange County. In M. Sorkin, *Variations on a Theme Park* (S. 94-122). New York: The Noonday Press.

Statistik Austria. (2010). *Österreich. Zahlen. Daten. Fakten*. Abgerufen am 8. August 2011 von Statistik Austria - Österreich. Zahlen. Daten. Fakten: [http://www.statistik.at/web\\_de/services/oesterreich\\_zahlen\\_daten\\_fakten/index.html](http://www.statistik.at/web_de/services/oesterreich_zahlen_daten_fakten/index.html)

Statistik Austria. (2010). *Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Wien 2010-2075 laut Hauptszenario*. Abgerufen am 2. Februar 2011 von Statistik Austria - Bevölkerungsprognosen: [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/bevoelkerung/demographische\\_prognosen/bevoelkerungsprognosen/027317.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/027317.html)

Taylor, P. J. (2006). Cities within spaces of flows: Theses for a materialist understanding of the external relations of cities. In P. J. Taylor, B. Derudder, P. Saey, & F. Witlox, *Cities in globalization: Practices, policies and theories* (S. 287-297). London: Routledge.

Taylor, P. J., Hoyler, M., & Verbruggen, R. (2010). *External urban relation process: Introducing central flow theory to complement central place theory*. *Urban Studies*.

UNO. (7. Mai 2007). *UNO-Bericht: Verstädterung der Welt größte Herausforderung für Zukunft*. Abgerufen am 17. Mai 2010 von wieninternational: <http://www.wieninternational.at/de/node/4553>

Van der Rohe, M. L. (1964). In U. Conrads, *Programme und Manifeste zur Architektur des 20. Jahrhunderts*. Ullstein Bauwelt Fundamente (S. 114). Berlin West: Ullstein.

Vanstiphout, W. (2007). Lecture Series Winter Term 2006/2007. In I. f. Architektur (Hrsg.), *How to Live?*

Salzburg: Anton Pustet.

VCÖ-Forschungsinstitut. (2008). Ballungsräume - Potenziale für nachhaltige Mobilität. In VCÖ (Hrsg.), *VCÖ-Schriftenreihe Mobilität mit Zukunft* 3/2008. Wien.

Abb. 1.: Blick auf Wien vom Wienerwald Foto vom Autor	4	und der Bevölkerungsdichte im Umkreis von 50 km.	Abb. 31.: Foto Schwarzenbergplatz Foto vom Autor	71	Agglomeration Wien Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html">http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html</a>	Abb. 152: Stadtentwicklungsgebiete Wien <a href="http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/index.html">http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/index.html</a>	149
Abb. 2.: Schwedenbrücke am Schwedenplatz Foto vom Autor	7	Abb. 18.: Donauraum Topographie GRAFIK VOM AUTOR, QUELLE: Physische Karte Europas: Thomas Höckmann: <a href="http://www.mygeo.info/landkarten/europa/europa_physische_geographie_large.jpg">http://www.mygeo.info/landkarten/europa/europa_physische_geographie_large.jpg</a>	Abb. 32: Vergleich Erreichbarkeitsniveau mit der baulichen Dichte Grafik: MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung	72	Abb. 123: Anzahl der Tagespendler nach Wien Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html">http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html</a>	Abb. 153: Luftbild Südbahnhof Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://maps.google.at/">http://maps.google.at/</a>	149
Abb. 3.: Blick Richtung Westen vom Donauturm Foto vom Autor	8	Abb. 19.: Donauraum Einwohner, wachsende und schrumpfende Städte Grafik vom Autor, Quelle: <a href="http://www.citypopulation.de">http://www.citypopulation.de</a>	Abb. 33: Nettogeschossflächenzahl Grafik: MA18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung	73	Abb. 124: Pendlernetzungen Wien Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html">http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html</a>	Abb. 154: Einkaufsstrassen Wien Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://www.wien.gv.at/stadtplan/">http://www.wien.gv.at/stadtplan/</a>	150
Abb. 4.: Die Stadt, politisch	11	Abb. 20.: Donauraum Einwohner, wachsende und schrumpfende Städte Grafik vom Autor, Quelle: <a href="http://www.citypopulation.de">http://www.citypopulation.de</a>	Abb. 34-49: Analysen Wien und sein Umland Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://www.wien.gv.at/stadtplan/">http://www.wien.gv.at/stadtplan/</a>	74	Abb. 125: Erwerbstätige Auspendler Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html">http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html</a>	Abb. 155: Luftbild Favoritenstrasse Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://www.wien.gv.at/stadtplan/">http://www.wien.gv.at/stadtplan/</a>	151
Abb. 5.: Agglomeration	11	Abb. 21.: Zentropa Einwohner, wachsende und schrumpfende Städte Grafik vom Autor, Quelle: <a href="http://www.citypopulation.de">http://www.citypopulation.de</a>	Abb. 50: Luftbild der Region um Wien Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://maps.google.at/">http://maps.google.at/</a>	90	Abb. 126: Foto Obdachloser in Marseille Foto vom Autor	Abb. 156: Bushaltestelle in Wien Foto vom Autor	153
Abb. 6.: Stadtnetz	11	Abb. 22.: Zentropa, Übersicht Grafik: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a>	Abb. 51: Topographische Karte Wien Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://maps.google.at/">http://maps.google.at/</a>	91	Abb. 127: Entwicklung Ksar und Tighremt Quelle: Dr. Erich Lehner: Elementare Bauformen außereuropäischer Kulturen	Abb. 157: Foto Parkraum in Wien (Hasnerstrasse, 15. Bezirk) Foto vom Autor	154
Abb. 7.: Global City	12	Abb. 23.: Wohnbevölkerung im zentraleuropäischen Raum Grafik: <a href="http://www.bka.gv.at/site/3497/default.aspx">http://www.bka.gv.at/site/3497/default.aspx</a>	Abb. 52: Stadtplan Wien, Übersicht Gewebeproben Grafik vom Autor; Quelle: TU Wien	92	Abb. 128: Luftbild Ksar Quelle: Dr. Erich Lehner: Elementare Bauformen außereuropäischer Kulturen	Abb. 158: Foto Burjanplatz im 15. Bezirk Foto vom Autor	207
Abb. 8.: Metropolitanregion Grafiken 4,5,6,7,8 vom Autor, Quelle: <a href="http://www.statistik.at/web_de/static/pendlereinzugsbereich_der_agglomerationsraeume_2001_nach_gemeinden_030021.gif">http://www.statistik.at/web_de/static/pendlereinzugsbereich_der_agglomerationsraeume_2001_nach_gemeinden_030021.gif</a>	12	Abb. 24.: Zentropa Einwohner, wachsende und schrumpfende Städte Grafik vom Autor, Quelle: <a href="http://www.citypopulation.de">http://www.citypopulation.de</a>	Abb. 53-75: Stadtplan Wien Grafik vom Autor; Quelle: TU Wien	93	Abb. 129: Schema der Erschließung eines Ksar Quelle: Dr. Erich Lehner: Elementare Bauformen außereuropäischer Kulturen	Abb. 159: Foto Unité d`Habitation Marseille Foto vom Autor	210
Abb. 9.: Blick auf Vienna International Center vom Donauturm Foto vom Autor	13	Abb. 25.: Zentropa Einwohner, wachsende und schrumpfende Städte Grafik vom Autor, Quelle: <a href="http://www.citypopulation.de">http://www.citypopulation.de</a>	Abb. 76-94: Schwarzplan Grafik vom Autor; Quelle: TU Wien	93	Abb. 130: Schema der Erschließung eines Ksar Quelle: Dr. Erich Lehner: Elementare Bauformen außereuropäischer Kulturen		
Abb. 10.: Vergleich der Reisegeschwindigkeiten Grafik vom Autor, Quelle: <a href="http://www.wikipedia.org">www.wikipedia.org</a>	19	Abb. 26.: Weingarten südlich von Wien Foto vom Autor	Abb. 95-113: Luftbild Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://maps.google.at/">http://maps.google.at/</a>	93	Abb. 131: Foto Ksar Quelle: Dr. Erich Lehner: Elementare Bauformen außereuropäischer Kulturen		
Abb. 11.: Blick vom Donauturm Foto vom Autor	44	Abb. 27.: Bevölkerungsveränderung 2009: Waderungsbilanz nach Gemeinden Grafik: Statistik Austria	Abb. 114: Blick auf die Baustelle Zentralbahnhof Foto vom Autor	102	Abb. 132: Ansicht Ksar Quelle: Dr. Erich Lehner: Elementare Bauformen außereuropäischer Kulturen		
Abb. 12.: Blick vom Aussichtsturm Baustelle Zentralbahnhof Foto vom Autor	49	Abb. 28.: Erwerbstätige am Arbeitsort je 100 Erwerbstätige Grafik: Statistik Austria	Abb. 115: Connectivitymap Wien	105	Abb. 133-141: Parkende Autos in Wien Foto vom Autor		
Abb. 13.: Europa Topographie GRAFIK VOM AUTOR, QUELLE: Physische Karte Europas: Thomas Höckmann: <a href="http://www.mygeo.info/landkarten/europa/europa_physische_geographie_large.jpg">http://www.mygeo.info/landkarten/europa/europa_physische_geographie_large.jpg</a>	51	Abb. 29.: Pendlereinzugsbereiche der Agglomerationsräume in Österreich GRAFIK VOM AUTOR, QUELLE: <a href="http://www.statistik.at/web_de/static/pendlereinzugsbereich_der_agglomerationsraeume_2001_nach_gemeinden_030021.gif">http://www.statistik.at/web_de/static/pendlereinzugsbereich_der_agglomerationsraeume_2001_nach_gemeinden_030021.gif</a>	Abb. 116: Busverbindungen Wien Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://www.eurolines.at/de/home/reisen/fahrplne/">http://www.eurolines.at/de/home/reisen/fahrplne/</a>	106	Abb. 142: Arbeitsplatz eines Diplomanden Foto vom Autor		
Abb. 14.: Europa politisch <a href="http://europa.eu/about-eu/countries/index_de.htm">http://europa.eu/about-eu/countries/index_de.htm</a>	53	Abb. 30.: Pendlereinzugsbereiche der Agglomerationsräume in Österreich - Vernetzung GRAFIK VOM AUTOR, QUELLE: <a href="http://www.statistik.at/web_de/static/pendlereinzugsbereich_der_agglomerationsraeume_2001_nach_gemeinden_030021.gif">http://www.statistik.at/web_de/static/pendlereinzugsbereich_der_agglomerationsraeume_2001_nach_gemeinden_030021.gif</a>	Abb. 117: Zugverbindungen Wien Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://www.oebb.at/de/Fahrplanauskunft/Aktuelles_Kursbuch/zugverz.pdf">http://www.oebb.at/de/Fahrplanauskunft/Aktuelles_Kursbuch/zugverz.pdf</a>	107	Abb. 143-150: Handskizzen des Autors		
Abb. 15.: Europa Raumstruktur und Zentralräume	54		Abb. 118: Flugverbindungen Wien Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://www.flughafen-wien.at/jart/prj3/va/main.jart?rel=de&amp;content-id=1249344074231&amp;reserve-mode=active">http://www.flughafen-wien.at/jart/prj3/va/main.jart?rel=de&amp;content-id=1249344074231&amp;reserve-mode=active</a>	108	Abb. 151: Die Erde bei Nacht Flat Earth Night GRAFIKEN VOM AUTOR, QUELLE: <a href="http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Flat_earth_night.png?uselang=de">http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Flat_earth_night.png?uselang=de</a>		
Abb. 16.: Europa räumliche Strukturen	55		Abb. 119: Blick auf Flughafen Fiumicino Rom Foto vom Autor	109			
Abb. 17.: Europa räumliche Strukturen GRAFIKEN 15,16,17 VOM AUTOR, QUELLE: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung <a href="http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Werkzeuge/Raumabgrenzungen/RaumstrukturEuropaROB2005/download_karte_pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/download_karte_pdf.pdf">http://www.bbsr.bund.de/nn_103086/BBSR/DE/Raumbeobachtung/Werkzeuge/Raumabgrenzungen/RaumstrukturEuropaROB2005/download_karte_pdf,templateId=raw,property=publicationFile.pdf/download_karte_pdf.pdf</a> Anmerkung: Die Raumtypen basieren auf einer Überlagerung der Zentrenreichbarkeit	57		Abb. 120: Blick über Wien vom Donauturm Foto vom Autor	110			
			Abb. 121: Pendlernetzungen Wien Grafik vom Autor; Quelle: <a href="http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html">http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/volkszaehlungen_registerzaehlungen/pendler/index.html</a>	111			
			Abb. 122: Pendlereneinzugsbereich				