

Diplomarbeit

## Zentren als Konstrukte zur Stadtentwicklung?

Eine Analyse diskursiver Zentrenkonstruktionen  
in Stadtentwicklungsprojekten in Wien und Zürich

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

Dipl.-Ing. Dr.techn. **Johannes Suitner**

E280/2 Fachbereich Stadt- und Regionalforschung  
Department für Raumplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien  
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

**Isaak Granzer**, BSc

01029551

Wien, am 26. September 2018

# Abstract

## Centre as a construct for urban development?

*An analysis of discursive constructions of centres  
in urban development projects in Vienna and Zurich*

*Centre* and *centrality* are core concepts of spatial planning, which are used to describe, explain, as well as regulate spatial phenomena. The theoretical foundation of these terms are wide, but their use in discourses of urban planning is rather arbitrary. Centre and centrality are widely-used by various actors in urban development projects to create ideas and images of future shapes of places. This raises following questions: What kind of centres do these actors mean? By what motives or interests are these imaginations driven? How do they influence the discourse in urban planning?

This thesis aims to answer these questions in order to allow a better understanding of the urban development of Vienna and Zurich. To start out, concepts and theories of centrality from various disciplines like urban geography, regional science and sociology are outlined. The theoretical framework, which includes discourse analysis and theories on current transitions in spatial planning and urban politics, creates the basis for the research process and helped to determine the methods. Based on the discourse analysis frameworks of KELLER 2004 and BAURIEDL 2007, this work analyses the urban planning discourse in Vienna and Zurich by qualitative content analysis of documents and expert interviews.

The results show, that the terms centre and centrality are used without any clear definition throughout urban development projects in Vienna and Zurich. The concepts found in the projects differ from the understanding on a city level. By attributing a place as a centre, imaginations and visions of desired developments are set. These imaginations are strongly associated with the ideas such as urbanity and led by the ideal concept of the *European City*.

Centres and centrality are used to discursively create places: Certain discursive constructions of centres and centrality are used to legitimate urban development projects, which are driven by individual interests and motives and lack a proper scientific definition. Regarding the profession of urban planning a clear view on these different terms and concepts is needed. In terms of a rational urban development, it's important to uncover interest-driven constructions of centres to ensure a spatial development based on scientific and justified criteria.

## Zusammenfassung

*Zentrum* und *Zentralität* sind Kernkonzepte der Planung. Sie dienen sowohl der Beschreibung, Erklärung als auch der Ordnung räumlicher Phänomene. Diese Begriffe, welchen eine breite theoretische Basis vorgeht, werden im Stadtentwicklungsdiskurs von vielen Akteurinnen und Akteuren scheinbar beliebig verwendet. In Stadtentwicklungsprojekten werden durch diskursive Zuschreibungen von Zentren Vorstellungen und Bilder einer zukünftigen Entwicklung an bestimmten Orten gezeichnet. Für eine planerische und wissenschaftliche Auseinandersetzung mit Stadtentwicklung ist daher die Frage, von *welchen* Zentren in der Planung gesprochen wird, *welche Motive* und *Interessen* bei der Wahl eines bestimmten Zentralitätsverständnisses ausschlaggebend sind und wie diese auf den Stadtplanungsdiskurs einer Stadt wirken, höchst relevant.

In dieser Arbeit werden, um diese Fragen zu beantworten, zunächst Zentralitätskonzepte u. a. aus der Stadtgeographie, Regionalwissenschaft und Soziologie aufbereitet, um die Breite der theoretischen Auseinandersetzung mit Zentren und Zentralität darzulegen. Ausgehend von Grundlagen der Diskursforschung sowie dem aktuellen Kontext von Stadtpolitik und Stadtplanung, wird, basierend auf diskurstheoretischen Konzepten von KELLER 2004 und BAURIEDL 2007, ein empirisches Konzept erarbeitet. Mithilfe qualitativer Inhaltsanalysen von Stadt(teil)entwicklungsdokumenten sowie Expertinnen- und Experteninterviews wird dann eine Untersuchung der Stadtplanungsdiskurse in Wien und Zürich durchgeführt, um verschiedene Verständnisse von Zentren und Zentralität in diesen identifizieren zu können. Der Fokus der Untersuchung liegt auf Stadtentwicklungsprojekten.

Die Analyse in Wien und Zürich zeigt, dass Zentrum und Zentralität in den untersuchten Stadtentwicklungsprojekten sehr beliebig verstanden werden und sich oftmals deutlich vom gesamtstädtischen Verständnis unterscheiden. Mithilfe diskursiver Zentrenkonstruktionen werden Vorstellungen und Bilder einer gewünschten Entwicklung gezeichnet und so Zukünfte imaginiert. Diese Imaginierungen sind mit ganz bestimmten Urbanitätsvorstellungen verknüpft und werden vom Ideal der europäischen Stadt geleitet.

Zentren und Zentralität werden so zur Konstruktion von Orten eingesetzt: Bestimmte Ideale von Zentren und Zentralität dienen aus verschiedenen Motiven und Interessen als Legitimationen von Stadtentwicklungsprojekten und werden nicht im wissenschaftlichen Sinne definiert. Eine transparente Stadtentwicklungspolitik muss sich über die verschiedenen Begriffe im Klaren sein, um interessensgeleitete Zentrenkonstrukte als solche zu erkennen und eine rationale auf wissenschaftlich-analytischen Kriterien basierende Zentrenentwicklung sicherzustellen.





*Merci beaucoup, mes chers amis et collègues  
Bernhard, David, Gabriel, Johannes, Laura, Maria et Marion.  
Et merci pour tout, Maman !*

# Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis . . . . .	9
<b>1 Einleitung</b>	<b>11</b>
<b>2 Zentralität: eine Annäherung</b>	<b>17</b>
2.1 Raumtheorien . . . . .	18
2.2 Begriffsbestimmung und -abgrenzung . . . . .	22
2.3 Zentralitätskonzepte und -theorien . . . . .	25
2.4 Geschichte der Zentralität in der europäischen Stadt . . . . .	32
2.5 Zusammenfassender Überblick . . . . .	36
<b>3 Stadtentwicklungspolitik, Planung und Imaginaries</b>	<b>38</b>
3.1 Wandel in Stadtentwicklungspolitik und Planung . . . . .	38
3.2 Diskurstheoretische Grundlagen . . . . .	42
3.3 Urban Imaginaries . . . . .	47
<b>4 Empirischer Zugang</b>	<b>49</b>
4.1 Forschungsdesign und Methodik . . . . .	50
4.2 Fallauswahl: Wien und Zürich . . . . .	55
4.3 Untersuchungsrahmen der empirischen Analyse . . . . .	57
<b>5 Wien</b>	<b>63</b>
5.1 Kontext der Stadtentwicklung . . . . .	63
5.2 Der Wiener Zentralitätsdiskurs . . . . .	67
Drei Wiener <i>local stories</i> . . . . .	73
5.3 Hauptbahnhof Wien . . . . .	75
5.4 Althangrund / Althan Quartier . . . . .	81
5.5 Seestadt Aspern . . . . .	87
5.6 Zentren im Wiener Stadtplanungsdiskurs . . . . .	93

<b>6 Zürich</b>	<b>97</b>
6.1 Kontext der Stadtentwicklung . . . . .	97
6.2 Der Zürcher Zentralitätsdiskurs . . . . .	101
Drei Zürcher <i>local stories</i> . . . . .	107
6.3 Bahnhof Oerlikon . . . . .	109
6.4 Hochschulgebiet Zürich Zentrum . . . . .	115
6.5 Europaallee . . . . .	121
6.6 [Exkurs Zentrum Affoltern] . . . . .	127
6.7 Zentren im Zürcher Stadtplanungsdiskurs . . . . .	131
<b>7 Analyseergebnisse, Schlussfolgerungen und Diskussion</b>	<b>134</b>
7.1 Zentralitätsdiskurse in Wien und Zürich . . . . .	134
7.2 Analyseergebnisse und Schlussfolgerungen . . . . .	136
7.3 Diskussion und Ausblick . . . . .	138
<b>Anhang</b>	<b>141</b>
Ergänzende Tabellen zur Inhaltsanalyse . . . . .	142
Gesprächsverzeichnis . . . . .	145
Literatur- und Quellenverzeichnis . . . . .	146
Abbildungsverzeichnis . . . . .	158
Tabellenverzeichnis . . . . .	159



## Abkürzungsverzeichnis

Abb.	Abbildung
AfS	Amt für Städtebau (Stadt Zürich, Hochbaudepartement)
ARL	Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Deutschland)
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BO	Bauordnung
BZO	Bau- und Zonenordnung
bzw.	beziehungsweise
ebd.	ebenda
et al.	<i>et alii/aliae/alia</i> (und andere)
etc.	<i>et cetera</i> (und so weiter)
ETH	Eidgenössische Technische Hochschule
EU	Europäische Union
EUREK	Europäisches Raumentwicklungskonzept
f / ff	folgend / fortfolgend
ha	Hektar
HGZZ	Hochschulgebiet Zürich Zentrum
Hrsg.	Herausgeber
inkl.	inklusive
km	Kilometer
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
MA	Magistratsabteilung (Stadt Wien)
Mio.	Millionen
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
ÖREK	Österreichisches Raumentwicklungskonzept
ÖROK	Österreichische Raumordnungskonferenz
RES	Räumliche Entwicklungsstrategie
SBB	Schweizerische Bundesbahnen
STEP	Stadtentwicklungsplan
TEN-V	Transeuropäische Verkehrsnetze
u. a.	unter anderem
UNO	<i>United Nations Organization</i> (Vereinte Nationen)
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel



# 1. Einleitung

## Problemaufriss

Seitdem Stadtplanung als etablierte Disziplin existiert und sich mit Fragen der Ordnung räumlicher Entwicklung beschäftigt, setzt sie sich auch mit Zentren und Zentralität auseinander. Der Begriff Zentrum ist mit Städten und Stadtplanung unweigerlich verbunden<sup>1</sup>: Städte werden als Zentralisationsprozesse verstanden, welche mit verschiedenen Theorien, Konzepten und Leitbildern in Städtebau, Stadt- und Raumplanung als auch Regionalwissenschaften beschrieben, verstärkt oder eingedämmt werden sollen.

Durch Zentren und Zentrenstrukturen werden räumliche Entwicklungen strukturiert, bewertet, aber auch in gewünschte Richtungen gelenkt. Sie geben eine räumliche Ordnung und Hierarchisierung vor. Zentralität dient zur Argumentation sowie Begründung von Entwicklungsrichtungen und als Begriff, mit welchem verschiedenste Ziele in Verbindung gebracht werden, wie beispielsweise effiziente Raumentwicklung, Vielfalt oder Dichte von Möglichkeiten und Angeboten. Zentren und Zentralität sind ein Kernkonzept der Planung.

Zentren sind aus der Planung also nicht wegzudenken: Doch *wie* sind Zentren überhaupt zu denken? Im alltagssprachlichen Verständnis verstehen wir darunter einen Ort, der über einen Bedeutungsüberschuss und eine gewisse Anziehungskraft verfügt: Sei es als Treffpunkt, als Aufenthaltsort oder als Ort, an welchem wir unsere Erledigungen, egal welcher Art, machen. Auf abstrakterer Ebene verbinden wir damit den wichtigsten Teil eines Ortes, der über sich selbst hinausgehend besondere Bedeutung oder Funktion hat.

Dieses alltagssprachliche Verständnis ist allerdings sehr flexibel und vage, was für eine planerische und wissenschaftliche Auseinandersetzung unzureichend scheint. Betrachtet man die in der Planung und in verwandten, raumbezogenen Wissenschaften existierenden und verwendeten theoretischen Konzepte und Begriffsbestimmun-

**Abb. 1 (linke Seite)**  
Europa aus dem Weltraum bei Nacht: Die Konzentration der Bevölkerung in Städten und die damit einhergehende Zentralisation ist auch aus dem Weltall deutlich zu erkennen (adaptierte Grafik auf Basis von NASA EARTH OBSERVATORY 2012)

*Zentren und Zentralität als Kernkonzept der Planung*

*Was ist ein Zentrum?*

*Zentrum in Alltagssprache flexibel und vage definiert*

<sup>1</sup> Interessanterweise tauchen in schriftlichen Druckwerken die Begriffe *Zentrum*, *Zentren* und *Zentralität* erst ungefähr in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf (vgl. dazu MICHEL et al. 2011), genau zu jenem Zeitpunkt, als die Stadtplanung als etablierte Disziplin entstand.

gen zu Zentren und Zentralität, zeigt sich ein differenziertes und breites Bild, welche Bedeutung diese Begriffe einnehmen.

*Breite theoretische  
Basis des Begriffs*

Die Begriffe Zentren und Zentralität, wobei hier *Zentrum* als konkreter Ort verstanden wird, an welchem die *Zentralität* als Ausstattungsqualität vorhanden ist, werden mit verschiedenen Ideen und Vorstellungen in Verbindung gebracht. In verschiedenen Kontexten werden sie zur Standortproduktion und Imagebildung von Städten und städtischen Orten eingesetzt. Gerade aufgrund dieser Allgegenwärtigkeit der Begriffe scheint es notwendig zu wissen, von *welchen* Zentren und Zentralitäten in der Raumplanung gesprochen wird: Schließlich sollte im Sinne einer gemeinwohlorientierten Stadtplanung klar sein, was genau mit diesen Begriffen gemeint ist, um die durch Zentren festgelegte räumliche Ordnung sowie die damit einhergehenden Ziele politisch und planerisch nachvollziehbar begründen zu können. Auf welche theoretische Basis verweisen diese Zentralitätsvorstellungen und Zentrenbegriffe? Oder wird der Begriff viel eher beliebig eingesetzt?

*Raumverständnis der  
Arbeit*

Diese Arbeit geht dabei von einem *gesellschaftlich-konstruktivistischen Raumverständnis* aus, welches über den physisch-materiellen Raum hinausgeht und Sprache und andere Bezugnahmen zu Räumen als Bestandteil des Raums und der Raumproduktion ansieht. In ein diskurstheoretisches Weltbild eingebettet (siehe dazu *Kapitel 3.2*), werden sprachliche Bedeutungen und Zuschreibungen für bestimmte Räume und Orte im Diskurs der Stadtentwicklung nicht nur als für unsere Vorstellungen bzw. das Image eines Ortes prägend verstanden, sondern auch als für die Stadtentwicklung relevant und wirkmächtig gesehen. Schließlich werden dadurch Interessen im Raum manifestiert, wenn Orte seitens verschiedener Akteurinnen und Akteure *gebrandet* und dadurch konstruiert werden – wie durch Zuschreibung und damit Positionierung eines Ortes als Zentrum. Diskursive Zentrenkonstruktionen sind genauso relevant für den Raum wie physisch-materielle Manifestationen.

*Festschreibung von  
Interessen im Raum  
durch diskursive  
Konstruktion von  
Zentren*

Damit stellt sich nun nicht nur die Frage, von *welchen* Zentren in der Raumplanung gesprochen wird, sondern *wieso* und *mit welchem* Interesse gerade an einem bestimmten Ort ein bestimmtes Verständnis von Zentrum thematisiert wird und wie sie dadurch Perspektiven auf Stadtentwicklung beeinflussen.

Das Feld, in welchem über Zentren und Zentralität gesprochen wird, hat sich dabei in den vergangenen Jahrzehnten erweitert: *Polyzentrische Strukturen* innerhalb der Städte haben sich etabliert und die Zielsetzung der *monozentrischen Stadt* abgelöst, die Stadtplanung hat gleichzeitig ihren Fokus von der flächendeckenden Beplanung der Stadt hin zu einem Eingreifen mit einem ortsspezifischen, punktuellen Ansatz verschoben (siehe *Kapitel 3.1*). Der Fokus der Stadtplanung und des Diskurses über Stadtentwicklung liegt nun auch auf Ebene der Stadtquartiere, wobei der Begriff des Zentrums allgegenwärtig ist: Stadtentwicklungsgebiete werden als Zentren diskursiv konstruiert. Dabei dient Zentralität als Zielsetzung für zukünftige Entwicklungen und Begründung für eine Entwicklungsrichtung.

*Fokus auf Stadtent-  
wicklungsgebiete*



## Forschungsfragen und Zielsetzung der Arbeit

Ziel dieser Arbeit ist, klar darzulegen, welche Bedeutung die Begriffe *Zentren* und *Zentralität* in der Stadtplanung haben. Dazu werden Stadtplanungsdiskurse, verstanden als sprachliche (und bildliche) Aussagen über Stadtplanung und Stadtteilentwicklung, untersucht. Der Fokus liegt dabei auf Dokumenten der Stadt- und Quartiersentwicklung.

Aus dem skizzierten Problemfeld und Zielsetzungen ergeben sich folgende Forschungsfragen für die Untersuchung: *Forschungsfragen*

*Wie gestalten sich Zentrums- und Zentralitätskonstrukte im Diskurs über Stadtentwicklungsprojekte?*

*Welche Bedeutung kommt diesen konstruierten Vorstellungen und Bildern bei der Imaginierung urbaner Zukünfte zu?*

*Mit welchen Motiven und Interessen werden derartige Vorstellungen konstruiert und wie beeinflussen sie damit Stadtentwicklungsdiskurse und Perspektiven auf die europäische Stadt?*

Gesucht sind dabei räumlich und zeitlich gebundene Konstrukte, welche gesellschaftliche Abstraktionen von Zentren und Zentralität im Stadtplanungs- und -entwicklungskontext darstellen. Als simplifizierte Vorstellungen und gemeinsames Verständnis von Zentren und Zentralität prägen solche die Stadtentwicklung und Vorstellungen zur gewünschten räumlichen Entwicklung. Die darin implizierten Ziele und Vorstellungen sollen durch die Untersuchung explizit gemacht werden.

*abstrakte Vorstellungen von Zentren und Zentralität*

Analysiert werden dazu Stadtentwicklungsprojekte als Fallbeispiele, in welchen sich sprachliche Zuschreibungen und damit die Konstruktionen von Zentren an konkreten Orten manifestieren. Anhand dieser soll dargelegt werden, welche Vorstellungen und Bilder vermittelt werden, wenn Städte oder Projektentwickler Quartiere als zentral bezeichnen und welche Motive und Interessen dahinter stehen können. Sind Zuschreibungen von Zentren als *Vehikel* zur Quartiersentwicklung zu sehen? Wird durch Positionierung eines Ortes als Zentrum die Entwicklung an dieser Stelle legitimiert und angetrieben?

*Analyse von Stadtentwicklungsgebieten als Fallbeispiele*

*Motive für Zentrenkonstruktion*

Die empirische Untersuchung konzentriert sich auf Wien und Zürich, zwei Städte, die als typisch europäisch gelten. Durch die Untersuchung der Stadtentwicklungsdiskurse dieser Städte kann ein Beitrag zur Frage geleistet werden, wie das Bild der *europäischen Stadt* die Stadtentwicklung prägt und welche Rolle Zentren und Zentralität dabei einnehmen.

*Zentren und die europäische Stadt*

In dieser Arbeit wird nicht der baulich-materielle Raum untersucht, sondern sprachliche Aussagen über Räume. Die Betrachtung von Sprache ist aus Sicht der Raumplanung und Stadtforschung aus mehreren Gründen relevant: Nicht nur, weil Sprache

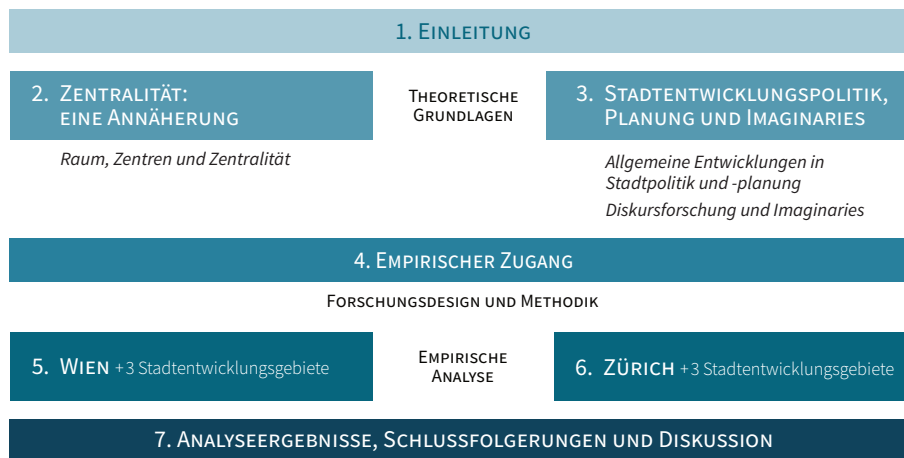
*Mehrwert sprachlicher Untersuchungen für die Raumplanung*

unser Bezug zu Gegenständen ist und unsere Vorstellung von Räumen und damit Orten durch Sprache (mit)produziert werden (bzw. weitaus mehr, siehe dazu *Kapitel 3.2*), sondern auch, weil sie in weiterer Folge unsere Handlungen als Planerinnen und Planer beeinflusst. Durch die Wahl eines bestimmten Verständnisses von Zentrum wird eine *Perspektivierung*, also das Betrachten aus einem bestimmten Blickwinkel, vorgenommen: Andere Aspekte werden ausgeblendet. Schlussendlich spiegelt die Wahl sprachlicher Ausdrücke auch Werthaltungen, welche dahinter stehen, wider.

Gerade im Lichte des *communicative turns* in der Planung, der Verständigung und Kommunikation mit anderen Akteurinnen und Akteuren als wichtigen Teil planerischen Handelns versteht (vgl. ALLMENDINGER 2009), scheinen diese Punkte besonders von Interesse zu sein: Indem verschiedene Sichtweisen und Verständnisse explizit gemacht werden, wird klar gemacht, worüber in der Planung geredet wird. Dies dient nicht nur zum besseren Verständnis unterschiedlicher Sichtweisen, sondern erweitert auch Denkhorizonte und damit Entscheidungs- und Planungsgrundlagen (vgl. zum Sinn von Sprachreflexion in der Planung CAVIOLA et al. 2018: 37f). Diese Arbeit soll dazu einen Beitrag leisten und damit einen Mehrwert für die Raumplanung und Stadtforschung liefern.

## Aufbau der Arbeit

Diese Arbeit gliedert sich grob in drei Teile, wie in *Abbildung 2* dargestellt ist.



**Abbildung 2**  
Aufbau der Arbeit  
(eigene Abbildung)

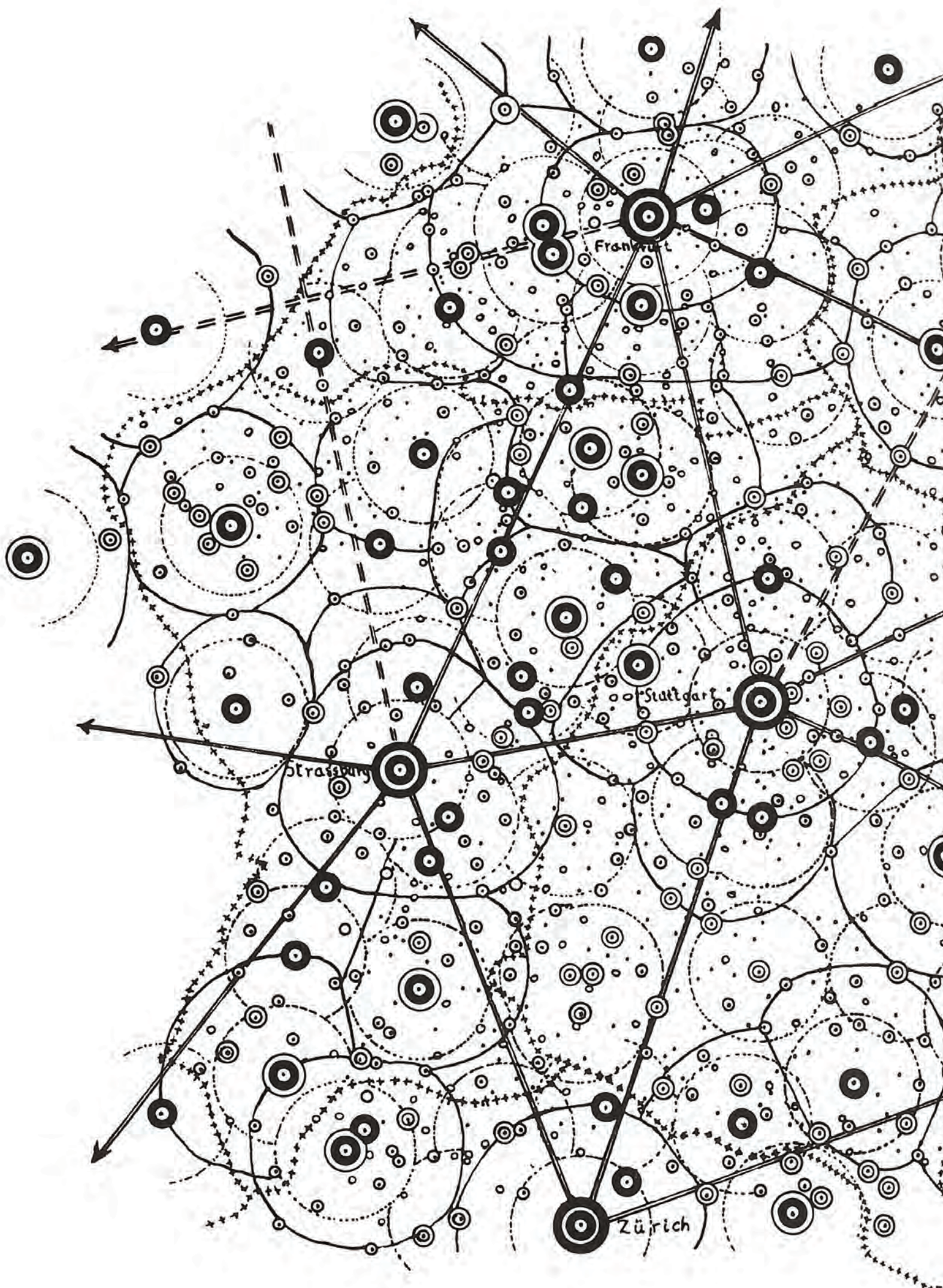
Zu Beginn wird zunächst die theoretische Basis der Arbeit dargelegt, einerseits zu Zentren und Zentralität sowie deren zugrundeliegende Raumverständnisse (*Kapitel 2*), andererseits zum Kontext aktueller Stadtpolitik und -planung. Dabei werden auch die dem Forschungsansatz der Arbeit zugrundeliegende Annahmen der Diskurstheorie ausgeführt (*Kapitel 3*). In weiterer Folge dienen diese theoretischen Grundlagen der empirischen Analyse als Rahmen.

*theoretischer Teil*

Aufbauend darauf wird das Forschungskonzept und die Methodik dieser Arbeit dargelegt (*Kapitel 4*) sowie das Untersuchungsfeld abgegrenzt. Dies stellt die Verknüpfung zum empirischen Teil dar: In dieser erfolgt die Untersuchung der Stadtentwicklungsdiskurse zu Zentren und Zentralität in Wien und Zürich und jeweils dreier Stadtentwicklungsgebiete (*Kapitel 5* und *6*). Abschließend werden im *Kapitel 7* die Analyseergebnisse zusammengefasst, Schlussfolgerungen präsentiert und diskutiert.

*empirisches Konzept und Analyse*







## 2. Zentralität: eine Annäherung

Zentralität und Zentren sind Begriffe, die in der Stadtforschung und -planung schon lange eine wichtige Rolle einnehmen: In verschiedensten Kontexten und auf verschiedenen Maßstabsebenen wird Zentralität als Forschungsgegenstand untersucht (beispielsweise in der *empirischen Zentralitätsforschung*), als erklärendes Phänomen verwendet (für die Entwicklung von Stadtsystemen) oder als planerisches Ziel wie in *Zentrale-Orte-Konzepten* formuliert. Dieser vielfältige, sowohl deskriptive als auch normative, Gebrauch des Wortes führt zu einem großen Spektrum an Verständnissen von Zentralität und Zentren.

Aus diesem Grund soll an dieser Stelle eine Begriffsbestimmung vorgenommen werden, um die Spannweite der wissenschaftlichen und planungstheoretischen Auseinandersetzung mit Zentralitätskonzepten abzubilden und eine Einordnung der empirischen Befunde zu ermöglichen. Zunächst werden, um den Raumbezug der Zentralitätskonzepte verstehen zu können, als Grundlage verschiedene wissenschaftliche Raumkonzepte präsentiert (*Kapitel 2.1*). Neben einer allgemeinen Annäherung an den Zentralitätsbegriff (*Kapitel 2.2*), wird dieser dann aus Sicht ausgewählter Konzepte und Theorien beleuchtet (*Kapitel 2.3*). Ergänzt wird dies noch durch eine Betrachtung im historischen Kontext der Stadtentwicklung seit dem 19. Jahrhundert, in dem die Entwicklung von Zentralitätsvorstellungen in städtebaulichen Leitbildern europäischer Städte beschrieben wird (*Kapitel 2.4*). Abschließend werden diese Begriffe am Ende systematisch dargelegt. Dabei wird in diesen Untersuchungen auch das Verhältnis des Begriffs Zentralität zu ähnlichen, manchmal offensichtlich synonym verwendeten Begriffen wie Dichte, Konzentration oder aber auch City angeschnitten. Die in diesem Kapitel erfolgte *Kategorisierung* von Zentralität soll in weiterer Folge in der Untersuchung im Zuge der Inhaltsanalyse als Rahmen für die Einordnung des verschiedenen Gebrauchs des Begriffs dienen.

**Abb. 3 (linke Seite)**  
Das System der zentralen Orte nach CHRISTALLER in Süddeutschland (Ausschnitt, Quelle: CHRISTALLER 1933)

## 2.1 Raumtheorien

*Raumtheorien als  
Grundlage für  
Zentralitätskonzepte*

Die Frage nach dem Raum wird bereits seit Jahrhunderten in der Philosophie und der Mathematik diskutiert, im Zuge des *spatial turns* auch wieder verstärkt in den Kultur- und Sozialwissenschaften. Eine eindeutige Antwort auf die Frage *Was ist Raum?* ist nicht zu geben und wäre an dieser Stelle auch nicht zielführend. Es sollen hier vielmehr verschiedene Raumbegriffe dargelegt und Analysekatégorien für die empirische Untersuchung gewonnen werden (siehe *Kapitel 4.3*), um feststellen zu können, von welchen *Räumen* und *Zentren* in der Raumplanung eigentlich gesprochen und geschrieben wird.

Die große Bandbreite an Raumkonzepten macht eine vollständige Darstellung hier nicht möglich, daher wird im Folgenden eine Auswahl an Raumtheorien, welche im Kontext der Stadtplanung und dieser Arbeit relevant erscheinen, vorgestellt. Diese orientiert sich grundsätzlich am *Handwörterbuch der Raumordnung* der Deutschen Akademie für Raumforschung und Landesplanung (ARL 2005). Da die verschiedenen Raumkonzepte nicht immer trennscharf zu unterscheiden sind, ist die hier gegebene Unterteilung weder eindeutig noch vollständig, versucht aber eine für die empirische Analyse angemessene Einteilung zu geben.

Früh mit der Theoretisierung von Räumen hat sich die Mathematik (und mit ihr die Philosophie) beschäftigt. Dabei lassen sich grob zwei **naturwissenschaftliche Raumkonzepte** unterscheiden, wobei vor allem ersteres unsere alltagssprachliche Bedeutung des Begriffs Raum bis heute prägt (vgl. ebd.: 831):

**Behälter-Raum/Container-Raum** Die Vorstellung des Behälter-Raums geht als abstraktes Raumverständnis von einem absoluten und determinierten Raum aus: Raum wird »als unendlich, homogen und unabhängig von Körpern existent« definiert (NEWTON nach ebd.). Raum kann also als eine Art (unendlich weites) Behältnis verstanden werden, welches mit Körpern *gefüllt* wird.

*Raum als mit Körpern  
gefülltes Behältnis*

Abgesehen von der abstrakten, mathematischen Definition findet sich das Behälterraumkonzept immer dann, wenn klare Grenzen zwischen innen und außen gezogen werden. Räume, wie beispielsweise Nationalstaaten, werden immer wieder als Behälterräume (gesellschaftlich) konstruiert (siehe auch die Ausführungen zum gesellschaftlichen/sozialen Raum sowie SCHROER 2008: 136). Auch räumliche Statistik und damit wichtige Grundlagen für planerische Entscheidungen werden überwiegend in vordefinierten Container-Räumen, also administrativen oder geometrisch festgelegten Einheiten, erhoben.

**Relationaler Raum** Das relationale Raumverständnis (vor allem nach Gottfried Wilhelm LEIBNIZ) geht im Gegensatz zum absoluten Raumverständnis nicht von der Existenz eines Raums als Solchem aus, sondern denkt ihn als »System von Lagerrelationen gleichzeitig existierender materieller Objekte« (ARL 2005: 832). Die Relationen der verschiedenen Dinge zueinander bilden den Raum, welcher

*Raum definiert durch  
seine Lagebeziehungen*

ohne diese Objekte nicht denkbar ist. Auch Zeit kann in diesem Raumverständnis als Bezugspunkt verstanden werden.

Abseits dieser abstrakten Raumvorstellungen war es historisch vor allem die Geographie, deren Hauptaufgabe die Erforschung des Raumes war und daher lange als primäre Wissenschaft des Raumes schlechthin galt (vgl. LÄPPLE 1991: 169, SCHROER 2008: 132) und dadurch weitere Raumtheorien hervorgebracht hat. Auf zwei wichtige **geographische Raumkonzepte** wird im Folgenden kurz eingegangen:

**Landschaftskonzept (Erdraum, physisch-materieller Raum)** Raum wird hier als natürliche und physisch-materielle Umwelt verstanden. War es zunächst der *Naturraum*, welcher als gott- oder naturgegeben gesehen wurde, wurde später der Raum als Ergebnis sowohl natürlicher als auch menschlicher Einflüsse auf die Erdoberfläche verstanden (vgl. ARL 2005: 834). Raum (als Landschaft, Lebens- oder Erdraum) ist hier zu verstehen als »materielle Konkretisierung der natürlichen Lebensgrundlagen des Menschen« (ebd.), wobei der Mensch auf den Raum wiederum einwirkt und ihn in seiner Materialität beeinflusst.

*Raum als physisch-materielle Umwelt geprägt durch menschliche Einflüsse*

**Chorischer Raum (formaler Ordnungsraum)** Anknüpfend an absolute als auch relationale Raumbegriffe versteht sich der chorischer Raum als »zwei- bzw. dreidimensionaler metrischer Ordnungsrahmen erdoberflächlich lokalisierbarer Objekte« (ebd.). In diesem formalen Ordnungsraum sind Standorte, Distanzen und Lagebeziehungen vorhanden, welche sich in einem physisch-materiellen Raum (z. B. über Koordinatensysteme) lokalisieren lassen. Durch diese Ordnungsschemata – besonders durch die Distanz – sollen menschliche Aktivitäten erklärt werden (vgl. LÄPPLE 1991: 186f). Vor allem klassische ökonomische Standorttheorien bedienen sich dieses Raumkonzepts, in dem sie versuchen, räumliche Phänomene, die materiell-konkret vorhanden sind, abstrakt zu Gesetzmäßigkeiten zu theoretisieren.

*Raum durch Ordnungsschemata strukturiert*

Als »neue Aufmerksamkeit gegenüber Raum und Räumlichkeit als Thema, Begriff und Kategorie« in den Kultur- und Sozialwissenschaften (SCHROER 2008: 125) hat der Begriff des Raums mit dem *spatial turn* in den vergangenen Jahrzehnten neue Bedeutung bekommen: »Grundbegrifflichkeiten und Basisannahmen des Sozialen [sind in] räumliche Vorstellungen eingelassen« (ebd.: 126). Raum und vor allem Räumlichkeit wird nun in verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen explizit behandelt und zu einer wichtigen Erklärungsvariable unterschiedlicher Phänomene.

*spatial turn*

Bei dieser als neu betitelten, nahezu euphorischen Zuwendung zum Raum sollte nicht übersehen werden, dass dies nicht bedeutet, dass Raum bisher im sozialwissenschaftlichen Denken vollständig vernachlässigt wurde. Es handelt sich daher (zu einem gewissen Grad) eher um eine Wiederzuwendung zum Raum<sup>2</sup> (vgl. ebd.).

*Wiederzuwendung zum Raum*

<sup>2</sup> Vgl. dazu auch die Werke Georg SIMMELS, welcher sich soziologisch mit räumlichen Fragen auseinandersetzte.

Durch dieses verstärkte Interesse verschiedener Wissenschaftsdisziplinen am Raum (z. B. der Soziologie) und dem damit einhergehenden *spatial turn* etablierten sich Raumkonzepte, welche die Beziehung zwischen Gesellschaft und Raum in den Mittelpunkt rücken. Die Annahme der subjektiven bzw. sozialen Konstruktion von Raum ist Kern **subjektiver und gesellschaftlicher bzw. sozialer Raumkonzepte**.

*spatial turn und  
Planung*

Für die Stadtforschung, Raumplanung und Geographie ist ein Interesse am Raum seit jeher etwas Selbstverständliches. Der *spatial turn* führte allerdings zu einer *Rückkopplung*: Sozialwissenschaftliche Theorien und Methoden haben in diese Disziplinen Einzug gefunden und wurden mit Problemstellungen aus diesen verknüpft, wie beispielsweise diskurstheoretische Ansätze (siehe dazu *Kapitel 3.2*). Diese **konstruktivistische Raumverständnisse** haben sich zunehmend in raumrelevanten Wissenschaften etabliert, auch durch die Teildisziplin der Sozialgeographie, deren Kerninteresse dem Zusammenhang zwischen Raum und Gesellschaft gilt (vgl. WERLEN 2008).

*subjektiv erfahrener  
und vorgestellter Raum*

**Gelebter Raum (Anschauungsraum/Handlungsraum)** Im Unterschied zu abstrakten und objektiven Raumvorstellungen geht dieses Raumverständnis von einem subjektbezogenen Raumkonzept aus: Der gelebte Raum, Anschauungsraum oder Handlungsraum lässt sich als der subjektiv erfahrene und vorgestellte Raum, »der in der inneren Welt des Denkens existiert und im Kontrast zur intersubjektiven Struktur des objektiven Raums steht« (ARL 2005: 834f) beschreiben. Dieses konstruktivistische Raumkonzept stellt also subjektive Sinnzuschreibungen in den Vordergrund anstatt nach Eigenschaften des/eines Raums zu fragen, und wird beispielsweise in der Phänomenologie oder in der Psychologie vertreten.<sup>3</sup>

*Raum als  
gesellschaftliche,  
soziale Konstruktion  
der Wirklichkeit*

**Gesellschaftlicher/sozialer Raum** Für diese Arbeit zentral ist das Raumverständnis des gesellschaftlichen bzw. sozialen Raums, der wie der Anschauungsraum nicht vorwiegend materiell strukturiert ist. Raum wird als »ein Aspekt der ›sozialen Konstruktion von Wirklichkeit« (ebd.: 836) gesehen, welcher die materielle oder verortete Bedeutung für die soziale Welt darstellt (z. B. als Territorium eines Staates). »Raum ist [...] kein vom Sozialen unabhängiger absoluter Rahmen oder Behälter, sondern ein inhärenter Aspekt der sozialen Welt.« (ebd.) Raum ist hier ohne Gesellschaft nicht denkbar: Die gesellschaftliche Funktion des Raums »als kontingente Bedingung, Medium und Folge menschlichen Handelns und sozialer Strukturbildungen« (ebd.: 837) ist zentral. Während der soziale Raum als Gegenstück des physischen Raums von ihm abgegrenzt wird, ist er dennoch nicht gänzlich von ihm zu trennen. Vielmehr ist der physische Raum mit dem sozialen Raum vermengt und wird ebenfalls sozial angeeignet bzw. konstruiert (vgl. SCHROER 2008: 134). Raum ist nicht als etwas natürlich Gegebenes, sondern

<sup>3</sup> Hierbei sind auch Anleihen beim Raumbegriff von Immanuel KANT zu finden, welcher den Raum als a priori gegeben theoretisierte (also als eine vor aller Erfahrung existierende Form der sinnlichen Anschauung) und damit Fragen nach dem Raum eine erkenntnistheoretische statt einer ontologischen Dimensionen verlieh (vgl. ARL 2005: 832).



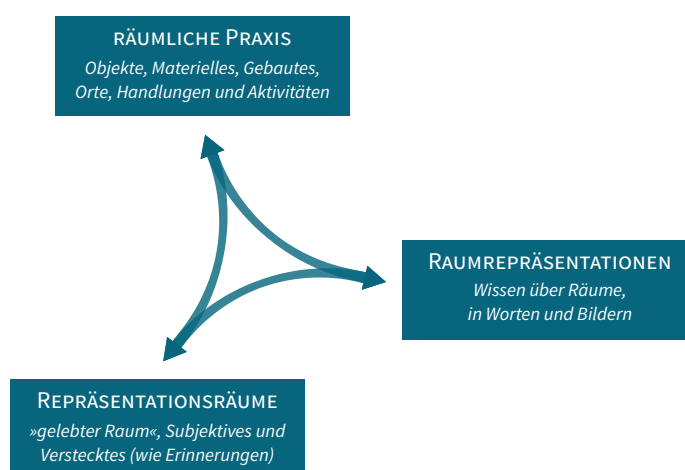
als menschliche Syntheseleistung in einer Gesellschaft zu denken (vgl. LÄPPLE 1991: 164).

Unterschiedliche gesellschaftliche Beziehungen führen zu einer Vielzahl verschiedener gesellschaftlicher Räume (oder Raumbegriffe): Einerseits zu denen, welche sich auf funktionale (Teil-)Systeme konzentrieren und dessen Phänomene oder Eigenschaften des Raums (und dies können auch wiederum physisch-materielle Objekte sein, welche sozial konstruiert sind) in den Vordergrund stellen, wie zum Beispiel politische Räume, relationale Wirtschaftsräume oder ökonomische Milieus (vgl. ARL 2005: 837). Andererseits gibt es umfassendere Ansätze, wie beim Soziologen Dieter LÄPPLE, welcher für die Stadt- und Regionalforschung ein Raumkonzept ohne gesellschaftstheoretische Durchdringung für nicht denkbar hält: Läßle skizziert dazu einen gesellschaftlichen Raumbegriff mit unterschiedlichen *Funktionsräumen* als Matrix-Raum, welcher als wesentliche Komponenten *Materiell-Physisches, gesellschaftliche Interaktions- und Handlungsstrukturen, institutionalisierte und normative Regulationssysteme* sowie *Zeichen- und Symbol- und Repräsentationssysteme* aufweist (vgl. LÄPPLE 1991: 165, 196f).

Vielzahl  
gesellschaftlicher  
Raumbegriffe

Ein gesellschaftlich-konstruktivistisches Raumkonzept, auf welches in der Stadtforschung oft verwiesen wird, ist Henri LEFEBVRES *Raumtriade*. Lefebvres sieht Raum als soziales Produkt, welches gesellschaftlich kontinuierlich produziert wird (vgl. LEFEBVRE 2015: 330) und in welchem physische, mentale und soziale Räume zusammengefasst sind (vgl. SCHMID 2010: 192). Diese Produktion des Raumes steht dabei im Wechselverhältnis zur Gesellschaft: Nicht nur Raum wird durch gesellschaftliche Verhältnisse hergestellt, sondern gleichzeitig werden gesellschaftliche Verhältnisse über den Raum hergestellt bzw. reproduziert (vgl. LEFEBVRE 2015: 331f).

Raumproduktion als  
gesellschaftlicher  
Prozess



**Abbildung 4**  
Raumtriade nach  
LEFEBVRE (eigene  
Abbildung, vgl. LEFEBVRE 2015, RONNEBERGER / VOGELPOHL 2014, SCHMID 2010)

Die Raumproduktion findet dabei in drei miteinander verwobenen Dimensionen statt, die in *Abbildung 4* dargestellt sind. Diese drei Ebenen sind nicht als getrennte, eigene Räume zu verstehen (vgl. SCHMID 2008: 42), sondern als über-

Räume als Symbol- und Zeichenträger

lappend, welche im gegenseitigen Wechselspiel stehen. In diesen konkretisieren sich abstrakte soziale Prozesse und werden im Raum wirkmächtig.

Für die Untersuchung von Planungsdokumenten erscheint unter den gesellschaftlichen bzw. sozialen Räumen der darüber hinaus auch **symbolische Raum** relevant. Dabei werden Räume bzw. in Räumen manifestierte Objekte (wie Gebäude) »als Symbol- und Zeichenträger, die Sinn und Identifikationen vermitteln« (ARL 2005: 837) gesehen. Dies inkludiert auch Bilder und Vorstellungen von Räumen, wie sie von Werbung und Medien vermittelt werden.

Vermischung der Raumbegriffe

Wie bereits erwähnt, sind die verschiedenen Raumkonzepte nicht immer trennscharf zu unterscheiden. Besonders in der Alltagssprache kommt es dank der »suggestiven Naturalisierung« des Raums oftmals zu einer Vermischung unterschiedlicher Raumbegriffe: Dadurch, dass Raum, unter anderem im Alltag, (unhinterfragt) als etwas *Natürliches* aufgefasst wird, werden uns diese semantischen Ungenauigkeiten nicht so deutlich bewusst. (ebd.: 838) Dazu kommt, dass unterschiedliche Ansätze in verschiedenen Wissenschaften ihren jeweils eigenen Raumbegriff für unterschiedliche Problemstellungen verwenden, diesen dabei aber als selbstverständlich gegeben sehen und nicht explizit erklären (vgl. LÄPPLE 1991: 164).

Alltagsbegriff von physikalischer Raumanschauung geprägt

Ergänzend zu den gelisteten (wissenschaftlichen) Raumtheorien sei noch erwähnt, dass wir über ein **alltagsweltliches Raumverständnis** verfügen, das von unserer konkreten Raumerfahrung geprägt ist. Dieses ist durch die physikalische Raumanschauung stark beeinflusst (z. B. wird das deutlich, wenn wir sagen, dass etwas *im* Raum ist), wir verstehen den Raum als Ausgedehtheit von Dingen und mit Objekten *gefüllt* (siehe Behälter-Raum). Dieses Raumverständnis wird nicht abstrahiert, ist sozial geprägt und eingebettet in einer kollektiven Rauminterpretation, welche sozial, durch Kommunikation, vermittelt werden. (vgl. ARL 2005: 831, LÄPPLE 1991: 202f)

## 2.2 Begriffsbestimmung und -abgrenzung

Aufbauend auf den verschiedenen Raumkonzepten wird im Folgenden die Abgrenzung der Begriffe *Zentrum* und *Zentralität* selbst vorgenommen. Zentralität bedeutet laut Duden »das Zentralsein; zentrale Beschaffenheit« (DUDEN ONLINE 2018b). Diese *zentrale Beschaffenheit* zeichnet sich laut dem Eintrag *zentral* wie folgt aus:

1. (a) im Zentrum [gelegen]  
 (b) das Zentrum, den Mittelpunkt (von, für etwas) bildend  
 (c) im Mittelpunkt stehend und alles andere mitbestimmend, für alles andere von entscheidendem Einfluss, von bestimmender Bedeutung
2. von einer übergeordneten, leitenden, steuernden Stelle ausgehend, die Funktion einer solchen Stelle ausübend

(DUDEN ONLINE 2018a)

*Zentralität* drückt also die Eigenschaft bzw. das Attribut aus, welches das *Zentrum* als Ort mit ebendieser Zentralität innehat. In dieser Wortdefinition sind als Eigenschaften die räumliche Lage (der Mittelpunkt), ganz allgemein eine (außergewöhnliche) Position innerhalb einer Struktur oder die funktionale Beziehung ausschlaggebend: Zentralsein bedeutet in diesem Fall eine spezielle Bedeutung respektive Einfluss geltend machen, oder gar Steuerungs- bzw. Machtfunktionen ausüben.

*Zentren und Zentralität*

Beides lässt sich auch auf räumliche Phänomene – wie Städte oder Stadtentwicklungsgebiete – umlegen: Die Stadt ist ein zentriertes System (FASSMANN, BÄHR et al. 2004: 33). Das Zentrum einer Stadt bildet deren Mittelpunkt und ist dabei von bestimmter Bedeutung für eine Stadt. Diese Bedeutung kann dabei sowohl funktional als auch symbolisch sein: Durch gute Erreichbarkeit und der damit einhergehenden *Konzentration* an Nachfrage ist das Zentrum der ideale Standort für verschiedene Einrichtungen und Nutzungen wie Handel, Dienstleistungen oder soziale Infrastruktur, welche sich dort verdichten (vgl. ALBERS / WÉKEL 2011: 138). Zusätzlich ist auch oftmals, aber nicht zwingend, die *steuernde Stelle*, wie die Stadtregierung, genau dort auch räumlich zu finden, sodass es zu einer Gleichsetzung zwischen räumlich und funktional gedachten Zentrum kommt. Dazu kommt die symbolische Komponente, als Ort der Macht sowie Ort der historischen Entwicklung, die (in der europäischen Stadt) erlebbar ist. Struktur, Funktionalität und symbolische Bedeutungen sind also in unserem Alltagsverständnis für Zentralität ausschlaggebend: Wir reden vor allem dann vom Zentrum, wenn wir symbolische (das historische Zentrum als Bild für die Stadt) oder funktionale (Stadtzentrum als Ziel für Arbeit, Ausbildung oder Freizeit) Eigenschaften der Stadt meinen, welche üblicherweise auch räumlich zentral verortet sind. Auch stadtmorphologisch spiegeln sich diese Bedeutungen oftmals wider. Bei diesem, alltagssprachlichen Verständnis wird deutlich, dass ein Zentrum gleichzeitig aus verschiedenen Raumverständnissen heraus betrachtet zentral ist: Sowohl aus Sicht des Container-Raums (der Stadt innerhalb festgelegter administrativer Grenzen), relationalen Raums (funktionale Beziehungen) sowie des gesellschaftlich-sozialen (Zentrum aus gesellschaftliche Handlungen heraus als wichtiger Ort) und symbolischen Raum (symbolische Bedeutung von Zentrum in Gebäuden etc. verankert).

*Stadt als zentriertes System*

*funktional*

*Steuerungsstelle*

*symbolisch*

*baulich-physisch / morphologisch*

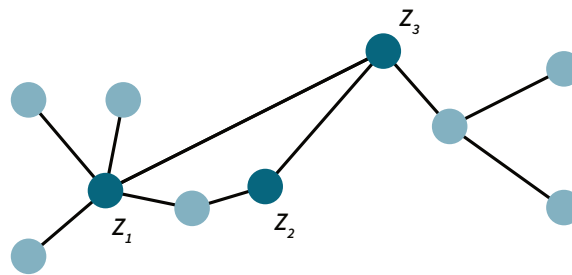
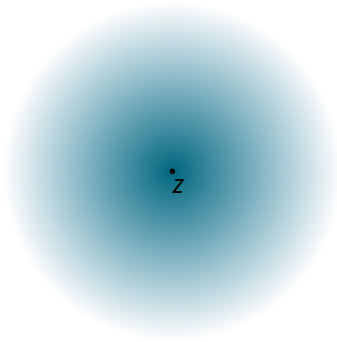
Zentralität ist immer multiskalar zu denken: Zentrale Funktionen lassen sich, besonders in größeren Städten, nicht (mehr) alle in *einem* Zentrum vereinen. Vielmehr verteilen sich zentrale Funktionen in unterschiedlicher Intensität auf verschiedene Orte, welche gemeinsam eine Zentrenhierarchie bilden (*Polyzentralität*, vgl. ebd.). Dies kann sowohl innerhalb von Städten als auch städteübergreifend auf regionaler, nationaler oder transnationaler Ebene der Fall sein (siehe dazu auch zur *Theorie der zentralen Orte* und *Polyzentralität* in Kapitel 2.3). Zentralität kann also als *räumliche Hierarchie* in einem System verstanden werden. Diese räumlichen Hierarchien werden durch planerische (und politische) Entscheidungen geschaffen, wie beispielsweise durch Errichtung von Infrastrukturen.

*Maßstabsebene*

*Polyzentralität*

*räumliche Hierarchie*

- Die Bildung von Zentren (*Zentralisierung*) ist ein stadthistorisches als auch regionalwissenschaftlich häufig behandeltes Thema: Zentralisationsprozesse lassen sich sowohl als historische Entwicklung, manifestiert in der baulichen Struktur der Stadt, beschreiben, als auch mithilfe formalisierter Theorien (siehe dazu *Kapitel 2.3*). Zentralität hat also eine prozesshafte, temporale Dimension. Grundsätzlich lässt sich »Zentrenbildung als Folge der Konzentration spezifischer Nutzungen in einem Teilgebiet« definieren: »Sie ist das Ergebnis einer wechselweisen Wirkung von zentripetalen und zentrifugalen Kräften und basiert darauf, dass Personen dazu tendieren, zur Befriedigung spezifischer Allgemeininteressen wie Arbeit, Spiel, Geschäft und Erziehung an bestimmten Orten zusammenzukommen.« (WERLEN 2008: 224f) Dies kann sowohl geplant sein als auch sich aus historischen Entwicklung ergeben.
- Zentralisierung*
- geplante und ungeplante Zentren*
- Dichte und Konzentration*
- Zentralität wird oftmals synonym mit *Dichte* und *Konzentration* gedacht: Zentralität ist zwar an ein gewisses Maß an unterschiedliche Formen von Dichte (z. B. der Bevölkerung oder baulich) und Konzentration (z. B. von Angebot) gebunden, kann aber weder ausschließlich dadurch erklärt werden, noch besteht eine Deckungsgleichheit. Dichte und Konzentration können viel mehr als Eigenschaften von Zentren (bzw. der europäischen Stadt im Allgemeinen) gesehen werden.
- Urbanität*
- Auch *Urbanität* ist ein Begriff, welcher im Zusammenhang mit Zentralität immer wieder auftaucht. Aber dieses Begriffspaar ist ebenfalls nicht deckungsgleich, ein zentraler Ort muss nicht zwingend urban sein, sondern kann seine Stellung auch aufgrund anderer Eigenschaften besitzen (wie aufgrund seiner räumlichen Lage). Deutlich wird dies beispielsweise bei der Vorstellung von Urbanität der 1960er-Jahre (*Urbanität durch Dichte*), welche im Großsiedlungsbau baulich manifestiert wurde, meist abseits zentraler Lagen (HARLANDER 2006: 33ff).
- Kurzum: Zentralität und dadurch Zentren sind ausschlaggebend für eine Stadt oder einen Stadtteil, sowohl in ihrer baulichen Struktur als auch in der Wahrnehmung durch ihre Bewohnerinnen und Bewohner als auch Besucherinnen und Besucher.
- Nicht-Eindeutigkeit von Zentrum*
- Dennoch ist der Begriff selten eindeutig: Genauso wie es verschiedene Arten von Zentren – alte Dorfkerne, kulturelle Zentren oder das *Central Business District* – gibt, bestehen auch unterschiedliche Konzeptionen von Zentralität. Eine vollständige Auflistung dieser scheint unmöglich, daher erfolgt in diesem Kapitel anhand ausgewählter und geläufiger Konzeptionen eine Annäherung an Zentralität von und in Städten. Da diese Arbeit die Stadtquartiersebene betrachtet, wird der Fokus grundsätzlich auf Zentralitätsbegriffe, welche innerhalb von Städten angewendet werden, gelegt. Zentren und Zentralität im Stadt-Umland- oder Stadtsystem-Kontext werden nur so weit behandelt, wenn sie für den Begriff und damit geknüpfte Vorstellungen besonders beeinflussend erscheinen. Um den Begriff in der historischen Entwicklung europäischer Städte einordnen zu können, wird anschließend ein kurzer geschichtlicher Überblick über Zentralität in städtebaulichen Leitbildern seit dem 19. Jahrhundert gegeben.

**Abb. 5 (links)**

Chorische Zentralität mit vom Zentrum  $Z$  linear abnehmender Zentralität (je dunkler, desto zentraler, eigene Darstellung nach WEICHHART ET AL. 2005: 40)

**Abb. 6 (rechts)**

Topologische Zentralität: Sowohl Knoten  $Z_1$ ,  $Z_2$  oder  $Z_3$  können als zentral bezeichnet werden (eigene Darstellung erweitert nach WEICHHART ET AL. 2005: 41)

## 2.3 Zentralitätskonzepte und -theorien

Zentralität kann sowohl über formale Konzeptionen als auch mithilfe verschiedener Theorien beschrieben werden. Diese hatten, in unterschiedlichem Ausmaß, Einfluss auf die Stadtplanung, weshalb hier einige ausgewählte Konzepte und Theorien inklusive ihrer Zentralitätsbegriffe präsentiert werden.

### Abstrakt-formale Konzepte

*Abstrakt-formal* lässt sich Zentralität von zwei verschiedenen Seiten her denken:

Die **chorische Zentralität** kann als lineare oder nichtlineare Distanz-Abnahme-Funktion gedacht werden: Zentralität ist dabei von der Entfernung von einem (geometrischen) Mittelpunkt abhängig (siehe *Abbildung 5*). Zentrum und Peripherie werden rein räumlich definiert (in einem absoluten Container-Raum), soziale und ökonomische Gegebenheiten bleiben unberücksichtigt, weshalb die chorische Zentralität zur Erklärung räumlicher Phänomene eher ungeeignet erscheint (vgl. WEICHHART et al. 2005: 41).

*Zentralität als geometrische Distanz*

Bei der **topologischen Zentralität** sind keine absoluten Entfernungen ausschlaggebend, sondern die Beurteilung von Zentralität erfolgt graphentheoretisch anhand relationaler Beziehungen. In einem Knoten-Kanten-Modell wird Zentralität als Eigenschaft von bestimmten Knoten betrachtet. Jene sind, aufgrund ihrer Lage, herausragend (vgl. ebd.). Diese Ausprägung kann unterschiedlicher Natur sein (siehe *Abbildung 6*), beispielsweise kann sich ein Knoten durch eine Vielzahl an Verbindungen ( $Z_1$ ), durch die geringste kumulierte Entfernung zu jedem anderem Knoten (*Shimbel-Index*,  $Z_2$ ) oder durch die Zahl der Kanten, die am kür-

*Lagerrelationen*

verschiedene Formen  
topologischer  
Zentralität

zesten Weg zu jeden anderen Knoten liegen (*Königszahl,  $Z_3$* ), auszeichnen. Die topologische Zentralität basiert auf einem relationalen Raumverständnis.

Als eine Form topologischer Zentralität kann die *Verkehrszentralität* gesehen werden, in der sich ein Zentrum aufgrund seiner verkehrlichen Erreichbarkeit besonders auszeichnet (vgl. WEICHHART et al. 2005: 41). Diese Verbindungen müssen nicht räumlicher Natur sein, sondern können beispielsweise auch Interaktionen darstellen, also funktionale oder strukturelle Beziehungen abbilden (beispielsweise Akteursnetzwerke).

## Theorie der zentralen Orte

verschiedene Zugänge

Besonders oft wird *Zentralität* in Geographie und Raumplanung mit der *Theorie der zentralen Orte* verbunden, in welcher Zentralität als spezifische Eigenschaft *zentraler Orte* zu verstehen ist (vgl. ebd.: V-de). Unter dem Begriff der Theorie der zentralen Orte werden aber verschiedene Zugänge zusammengefasst, welche sich teils erheblich unterscheiden, sodass an dieser Stelle ein kurzer Abriss über die Entwicklung des Begriffs notwendig erscheint (vgl. dazu ARL 2005: 1307ff, WEICHHART et al. 2005).

Grundsätzlich behandeln Zentrale-Orte-Theorien die Ebene der Stadtsysteme und Stadt-Umland-Verflechtungen. Aufgrund des großen Stellenwerts sowohl für die Regionalwissenschaft als auch für die Raumplanung wird es hier dennoch dargestellt.

### *Zentrale Orte nach Christaller*

Versorgung mit Gütern  
und Dienstleistungen  
als Ausgangspunkt

Die *Theorie der zentralen Orte* basiert auf den Arbeiten des deutschen Geographen Walter CHRISTALLER (1933). Christaller versucht Gesetzmäßigkeiten in der räumlichen Verteilung von Städten unterschiedlicher Größe abzuleiten (vgl. dazu den *chorischen Raumbegriff* in Kapitel 2.1) und verfolgt dabei einen ökonomischen neoklassizistischen Ansatz. Er benennt dabei drei Prinzipien, nämlich das Versorgungs-, Verkehrs- und Verwaltungsprinzip, wobei er seine Untersuchungen auf ersteres konzentriert: Es handelt sich dabei um die Versorgung der Bevölkerung (also den Endverbraucher) mit Gütern und Dienstleistungen aus dem tertiären Sektor. Christaller erklärt mithilfe der Logiken des Marktes (Angebot und Nachfrage, Überwindung von Distanz durch Transportkosten, Mindestabsatz von Gütern, Annahme von vollständiger Information) die Reichweite eines Gutes oder einer Dienstleistung, welche die Einzugsgebiete der Orte darstellen. Diese stellen sich so ein, dass es zu einer Maximierung der Anbieter bei gleichzeitiger Minimierung der Transportkosten der Nachfrager kommt.

Die Nachfrage wird nach unterschiedlicher Wertigkeit differenziert: Produkte und Dienstleistungen des kurzfristigen bzw. täglichen Bedarfs haben eine andere Nachfrage als jene des langfristigen. Zweitere werden seltener nachgefragt und brauchen demnach ein größeres Einzugsgebiet, damit es für den Anbieter ökonomisch tragbar

ist. Dies bedeutet, dass diese nicht an allen Orten angeboten und längere Distanzüberwindungen durch die Nachfrageseite in Kauf genommen werden.

Einzugsgebiete von Gütern und Dienstleistungen gleicher *Klasse* überlappen sich im (marktwirtschaftlichen) Idealfall nicht, sodass diese Rand an Rand zum Einzugsgebiets des nächsten zentralen Ort gleichen Ranges, der diese Güter oder Dienstleistungen anbietet, reichen. Das selbe Prinzip wiederholt sich bei Gütern und Dienstleistungen höherer Ränge, sodass sich Einzugsgebiete unterschiedlicher Ränge überlappen, aber nicht welche gleicher Ränge.

*Differenzierung nach Einzugsgebieten*

So kommt es zu einem unterschiedlichen Angebot in unterschiedlichen Orten: Dies bildet eine *Hierarchie* zentraler Orte, je mehr Angebot (und damit größeres Einzugsgebiet), desto *höherrangiger* – Zentralität kann also nach Christaller als *Bedeutungsüberschuss* verstanden werden, den Orte höherer Zentralitätsstufen haben, da sie weit mehr als ihre eigene Bevölkerung versorgen. Diese unterschiedlichen Einzugsgebiete unterschiedlicher Ränge leitet Christaller zu einem idealen Siedlungs- und Marktsystem ab, in welchem dies ein räumliches Verteilungsmuster, das überlappender Sechsecke entspricht, bilden. (vgl. dazu ARL 2005: 1307f, CHRISTALLER 1933, HEINEBERG 2014: 90ff, WEICHHART et al. 2005: 25f)

*Hierarchisierung durch Reichweite*

Zentralität ist also als Reichweite von Funktionen, in diesem Fall der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen, zu verstehen. Sie wird von Christaller nicht als Folge planerischer Eingriffe verstanden, sondern entsteht im langfristigen, marktwirtschaftlichen Prozess. Konsumentenscheidungen privater Haushalte und anderer ökonomischer Subjekte sind also maßgeblich für die Stellung eines zentralen Ortes (vgl. ebd.: I-de).

*Zentralität als Folge marktwirtschaftlicher Prozesse*

### *Zentralitätsforschung und Anwendung in der Raumplanung*

Obwohl Christallers Arbeit aufgrund seiner Vereinfachungen (Annahme des vollkommenen Marktes und rationaler, ökonomischer Verhaltensmuster der Nachfrager, Nichtbeachtung von Kopplungen von Aktivitäten oder Besorgungen) Defizite aufweist, wurde sie vielfach aufgegriffen und weiterentwickelt (beispielsweise in der neoklassizistischen Theorie der Marktnetze nach August LÖSCH, 1940). In der Raumplanung hat diese Theorie vor allem seit den 1950er- bzw. 1960er-Jahren Fuß gefasst, beginnend in dieser Periode wurden diese Überlegungen in Zentrensystemen in der Landes- und Regionalplanung (zunächst in Deutschland, in weiterer Folge auch in Österreich) angewandt (HEINEBERG 2014: 17). Die dabei entstandene *Zentralitätsforschung* beschäftigte sich mit der empirischen Bestandsaufnahme zentralörtlicher Systeme, oftmals erweitert, beispielsweise um eine Differenzierung der Zentralitätsindikatoren (vgl. ebd.: 97ff).

*Anwendung in der Raumplanung*

Wichtig hierbei zu erwähnen ist, dass nun unter dem Begriff der zentralen Orte – auf Basis von Christallers theoretisch-abstrakten Erklärungsmodell – sowohl empirische



normatives  
Zentrale-Orte-Konzept

Zentralität als Ziel

Bestandsaufnahmen als auch normative Konzeptionen und Planungsinstrumente zusammengefasst wurden. Während erstere eine Bestandsaufnahme hierarchisch gestufter zentraler Orte und damit einhergehender Stadt-Umland-Verflechtungen von Kaufkraftströmen zu Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten ist, wird zweites als Steuerungsinstrument begriffen: Folgend auf dem Leitprinzip nachhaltiger Raumentwicklung wird mit der Anwendung des *Zentrale-Orte-Konzepts* die »Optimierung von Siedlungssystemen und eine möglichst effiziente Allokationspolitik für alle Bereiche der Infrastruktur im Zentrum« durch normative Definition von Zentrale-Orte-Hierarchien verfolgt (WEICHHART et al. 2005: 24): Zentralität ist nun explizites Ziel für gewisse Orte. Das *Zentrale-Orte-Konzept* wirkt als Steuerungsinstrument, welches verschiedenste raumplanerische Teilgebiete – wie Siedlungsstruktur, Versorgung, Verkehr und Wirtschaft (Gewerbe) – abdeckt und beeinflusst damit vor allem die Standortentscheidung staatlicher Infrastrukturplanung, wie von Schulen oder Krankenhäusern. (vgl. HEINEBERG 2014: 102f, WEICHHART et al. 2005: 24ff) Bis heute finden sich zentralörtliche Systeme als Vorgabe in österreichischen Landesgesetzen und -planungen, wenngleich in verschiedener Ausprägung mit unterschiedlichen Zielsetzungen (ebd.: 91ff).

## Polyzentralität

polyzentrale  
Stadtnetzwerke  
Ziel auf europäischer  
Ebene

polyzentrische  
Konzepte

*Polyzentralität* ist grundsätzlich kein neues Phänomen und spiegelt sich schon seit langem in den alltäglichen Wegen der Bevölkerung als auch in wirtschaftlichen Aktivitäten wider. Dennoch ist *Polyzentrismus* (als normatives Konzept), vor allem im stadtreionalen Kontext und in Bezug auf (inter)nationale Städtenetzwerke vieldiskutiert und auf übergeordneter Ebene in mehreren Dokumenten wie dem EUREK<sup>4</sup> (*Europäisches Raumentwicklungskonzept*, 1999) oder der *Städteagenda für die EU* (2016) als Leitbild für die zukünftige Raumentwicklung in Europa formuliert. Im Gegensatz zum *Zentrale-Orte-Konzept* sind polyzentrische Konzepte nicht hierarchisch (abhängig von der Reichweite von Gütern), sondern verfolgen einen Ansatz einer räumlich-funktionellen Arbeitsteilung und Vernetzung untereinander. Polyzentrische Konzepte gehen davon aus, dass nicht an einem Ort höchster Zentralitätsstufe alle Dienste oder Güter konkurrenzfähig angeboten werden können. Daher sollen an ausgewählten Standorten möglichst optimale Voraussetzungen für bestimmte (wirtschaftliche) Aktivitäten geschaffen werden, welche durch Netzwerke (Infrastruktur als auch Kooperationen) Kräfte so bündeln, dass sie den gesamten (regionalen) Markt versorgen können. (vgl. ESPON 2016, REGIONAL CONSULTING ZT GMBH et al. 2006: 30ff)

Polyzentralität in-  
nerhalb von Städten

Auch auf innerstädtischer Ebene ist Polyzentralität zunehmend ein Thema (siehe dazu auch die Ausführungen zur Stadt im globalen Städtewettbewerb in *Kapitel 3.1*).

<sup>4</sup> Beispielsweise ist »die Entwicklung eines ausgewogenen und polyzentrischen Städtesystems und eine neue Beziehung zwischen Stadt und Land« als eines der drei übergeordneten Zielsetzungen im EUREK formuliert (EUROPÄISCHE KOMMISSION / EUROPÄISCHE UNION 1999: 11).



Polyzentralität innerhalb von Städten kann – anders als polyzentrische Stadtsysteme – als Folge zunehmender Eigenständigkeit städtischer Funktionen und damit geringerer Abhängigkeit zueinander verstanden werden (vgl. NORDREGIO 2004: 43), wodurch sich die zunehmende Mehrfachorientierung von Nachfragern ergibt. Dies impliziert allerdings auch eine gewisse Spezialisierung und (funktionale) Differenzierung mancher dieser Zentren (*Monofunktionalität*, vgl. dazu auch FASSMANN, BÄHR et al. 2004: 115f), die sich auch in alltagssprachlichen Bezeichnungen, wie z. B. *kulturelles Zentrum* oder *Universitätszentrum*, niederschlägt.

*spezialisierte Zentren*

## Das Zentrum / die City und innerstädtische Zentrensysteme

Einem physisch-materiellem Raumverständnis folgen andere regionalwissenschaftlichen Zentralitätstheorien. Ernest BURGESS theoretisiert anhand der Entwicklung von Chicago Stadtentwicklung als konzentriertes Wachstum von innen nach außen, welches als Verdrängungsprozess unterschiedlicher Nutzungen verstanden wird. Dabei geht er in seinem *Ringmodell der Stadtentwicklung* von regelhaften Landnutzungen aus: Der innerste Ring bildet dabei das Zentrum, welches als »dominante Zone mit Konzentration von Geschäfts-/Verwaltungseinrichtungen und höchsten Bodenpreisen sowie geringer permanenter Wohnbevölkerung« definiert wird (HEINEBERG 2014: 115). Zentralität ist hier also mit hohen Bodenwerten verbunden, dessen Wachstum sozialräumliche Strukturen durch Verdrängungsprozesse verändert. Auch wenn das Modell nicht universell anwendbar ist, sondern nur für nordamerikanische Städte der 1920er-Jahre tauglich ist, sind die Grundbegriffe aus dieser Theorie (wie z. B. *Segregation*) bis heute für regionalwissenschaftliche und soziologische Überlegungen wesentlich (vgl. Löw et al. 2008: 35f).

*Ringmodell der Stadtentwicklung*

*Lagen mit hohen Bodenwerten*

Allgemeingültig für europäische Städte erscheint hingegen die stadtgeographische Definition des Stadtzentrums. Oftmals wird dies unter dem Begriff *City* zusammengefasst, ein Begriff, der auch im alltagssprachlichen Verständnis immer wieder auftaucht und synonym für *Zentrum* verwendet wird.

*stadtgeographischer Begriff*

Der Begriff geht im geographischen Verständnis aus der Erforschung innerstädtischer Zentrensysteme hervor, die Begriffsterminologie hat sich dabei allerdings sehr uneinheitlich entwickelt: Einerseits wird eine Vielzahl an Begriffen für das Zentrum einer Stadt (*City*, *Stadtzentrum*, *Stadtkern*, *Innenstadt*) verwendet, andererseits ist der Begriff *City* selbst aufgrund seiner englischen Mehrfachbedeutung nicht immer eindeutig, schließlich wird er auch allgemein für eine Großstadt benutzt (vgl. HEINEBERG 2014: 178ff).

*Mehrfachbedeutung von City*

Aufgrund der alltagssprachlichen Bedeutung des Wortes muss daher von der geographischen Definition und dem Allgemeinwortgebrauch unterschieden werden. Beispielsweise bezeichnet in Wien der Begriff *City* ausdrücklich den ersten Bezirk *Innere Stadt*, definiert durch seine administrativen Grenzen (vgl. WIEN GESCHICHTE WIKI

*City als Synonym*

2014, vgl. auch z. B. das Zielgebiet *City* im Stadtentwicklungsplan 2005 (vgl. STEP05) oder Berichte in Medien, z. B. DERSTANDARD.AT 2018a).

Für die (stadtgeographisch definierte) *City* lassen sich für europäische Städte<sup>5</sup> folgende Merkmale nach HEINEBERG (2014: 180) festmachen:

- zentrale Lage (räumlich)
- (räumliche) Konzentration des tertiären und quartiären Sektors, einhergehend eine hohe Arbeitsplatz- und »Schaufensterdichte«
- »charakteristische[...] Standort- und Funktionsgemeinschaften [...] (z. B. von Einzelhandel, Gastronomie, Rechtsanwaltskanzleien, Facharztpraxen etc. in einer Hauptgeschäftsstraße)«
- funktionale Quartiere
- eine eigene Entwicklungsdynamik, welche sich von übrigen Stadtteilen unterscheidet
- viel Tagesbevölkerung (Beschäftigte, Besucher, etc.) und geringe(re) Wohnbevölkerung
- besondere Verkehrsstellung (gute Erreichbarkeit) und verkehrsberuhigte Zonen (Fußgängerzonen)
- hohe Boden- und Immobilienpreise
- historische Stadtstruktur, dichte Bebauung und Gebäude mit hohem baulichen Repräsentationsaufwand
- hohe Aufenthaltsqualität und Nutzung öffentlicher Räume für Gastronomie und Erlebnis (Feste, Veranstaltungen)

*Kombination  
verschiedener  
Ausstattungsmerkmale*

Die *City* bildet dabei das Hauptzentrum des innerstädtischen Zentrumsystems. Dieses differenziert die funktionale Ausstattung der Zentren, und zwar anhand des Angebots der Einzelhandel- und Dienstleistungsbetriebe – in der Grundidee also Christallers Theorie der zentralen Orte widerspiegelnd – sowie deren Standortfaktoren. Dabei werden verschiedene Merkmale kombiniert, wie die sozio-ökonomische, bauliche oder verkehrliche Situation. Während Nebenzentren vor allem für alltägliche, versorgungsorientierte Funktionen, wie Güter des kurzfristigen Bedarfs, dienen, umfassen höher-rangigere Zentren ein größeres Angebot und sind zudem erlebnisorientiert, gehen also über die reine Erfüllung von Alltagsbedürfnissen hinaus.<sup>6</sup> (vgl. HEINEBERG 2014: 187ff) Solche innerstädtischen Zentrumsysteme können aber auch anhand anderer funktionaler Strukturen festgemacht werden, wie bereits im Abschnitt *Polyzentralität* beispielhaft beschrieben.

<sup>5</sup> In nordamerikanischen Städten sind im innerstädtischen Zentrumsystem vor allem die *Central Business Districts*, also Hauptgeschäftsbereiche, von Bedeutung. Diese unterscheiden sich aber deutlich von europäischen Innenstadtbereichen. (vgl. dazu HEINEBERG 2014: 280ff)

<sup>6</sup> Aus dieser Einzelhandelsperspektive würde das Einkaufszentrum, auch das am Stadtrand, durchaus als Zentrum gelten, wiewohl sie nicht im alltagssprachlichen Sinne zentral wären.

## Zentralität im Ideal der europäischen Stadt

Wie gezeigt, ist Zentralität ein prägendes Merkmal von Städten. Walter SIEBEL hat in seiner Beschreibung des Idealtypus der *europäischen Stadt*, mit welchem er die Entwicklung der europäischen Stadt als Ort der Emanzipation theoretisiert, Zentralität als wichtiges Merkmal der *Gestalt* der europäischen Stadt hervorgehoben: In ihrer gebauten Gestalt, konkreter im Gegensatz von Stadt zu Land, spiegelt sich die »politische, ökonomische und kulturelle Zentralität der Stadt« wider (SIEBEL 2012: 203).

*Zentralität als  
Merkmal der Gestalt  
der europäischen Stadt*

Das von Siebel gezeichnete Bild der *europäischen Stadt* mit ihren Besonderheiten<sup>7</sup> lässt sich als ein Narrativ lesen, welches nicht nur abstrahierende Analyse ist, sondern auch die Vorstellungen der *idealen* europäischen Stadt, besonders für Stadtforscher und -planer, prägt. Vorstellungen dieser Stadt als »politisches Subjekt, [...] Ort der Hoffnung auf ein besseres Leben, Stadtentwicklung als Wachstumsprozess« (ebd.: 204) spiegeln dabei – wohl auch nicht zufällig – Fragestellungen und Themen wider, welche aktuell die Stadtentwicklung betreffen.

*Die europäische Stadt  
als Narrativ*

## Henri Lefebvre und das Recht auf Zentralität

Auch in gesellschaftswissenschaftlichen Ansätzen wurde Zentralität theoretisiert. Beispielsweise definiert der Philosoph und Soziologe Henri LEFEBVRE Zentralität als wesentliche Qualität und Eigenschaft des Städtischen (2016: 216). Für LEFEBVRE ist Zentralität dabei je nach Gesellschaft spezifisch (vgl. LEFEBVRE 2016: 181), in der kapitalistischen, westlichen Stadt zeichnet sich die *kapitalistische Zentralität* durch ihr »doppeltes Merkmal« aus, dass sie Ort des Konsums ist (wie auch in den Theorien der zentralen Orte deutlich wird), gleichzeitig aber auch Konsum des Ortes (vgl. ebd.: 183). Mit zweiterem meint Lefebvre den *Gebrauchswert* der Stadt, den Wert, wenn der Gebrauch der Stadt selbst im Vordergrund steht, ganz ohne kapitalistische Interessen (im Gegensatz zum *Tauschwert*, dem materiellen Wert), welchen er in den Vordergrund rücken möchte. Im *Neokapitalismus* kommt zu diesem »doppelten Merkmal« der Zentralität auch noch das Entscheidungszentrum hinzu, also Fragen der Macht (vgl. ebd.: 184).

*Zentralität als  
wesentliche Qualität  
und Eigenschaft des  
Städtischen*

Lefebvre, welcher bekennender Marxist war, fordert in seinem Appell nach *Recht auf Stadt* (1968) ein städtisches Leben abseits kapitalistischer Verwertungslogik, in welchem das Recht der Bürger, »in allen Kommunikations-, Informations- sowie Tauschnetzen und -kreisläufen berücksichtigt zu sein«, erfüllt wird (ebd.: 216). Ihm geht es um die ganzheitliche Beteiligung der Gesellschaft an der Nutzung der Städte als auch in Fragen nach der zukünftigen Entwicklung (vgl. HOLM 2011: 89). Aus heutiger

<sup>7</sup> SIEBEL benennt sechs Merkmale, die den Idealtypus der europäischen Stadt ausmachen: Emanzipation, Präsenz von Geschichte, Urbane Lebensweise, Gestalt, die Stadt als politisches Subjekt sowie Stadtentwicklung als Wachstum (vgl. SIEBEL 2012).

Sicht wirkt das abgeschwächt wie ein Vorgriff auf Forderungen nach Mitbestimmung in der Stadt und Stadtplanung (siehe dazu den Abschnitt *Strategische Planung und Governance* in Kapitel 3.1).

*Zentralität als Teil der politischen Idee des Zugangs und der Teilhabe an Gesellschaft*

Ein Kernelement des *Rechts auf Stadt* ist das *Recht auf Zentralität*. Damit fordert Lefebvre eine *erneute Zentralität*: Die Orte, an denen der gesellschaftliche Reichtum und das Wissen zusammenkommt, sollen allen offen stehen (vgl. HOLM 2011: 90f). Das Zentrum ist Ort des Versammelns, der Begegnung und des Austausches (LEFEBVRE 2016: 197, 216) – dadurch ist es mit dem *Recht auf Differenz* eng verbunden, das die Zusammenkunft und Auseinandersetzung verschiedener Interessen, aber auch Menschen umfasst – diese Verschiedenheiten gilt es zu verdichten, um gesellschaftlichen Mehrwert zu erhalten, und nicht gleichzumachen (vgl. HOLM 2011: 90f). Zentralität wird in diesem Kontext zu einer Forderung, wenn nicht gar zu einem Kampfbegriff.

## 2.4 Geschichte der Zentralität in der europäischen Stadt

*Dezentralisierungserfahrungen und Zentralitätstendenzen in städtebaulichen Leitbildern*

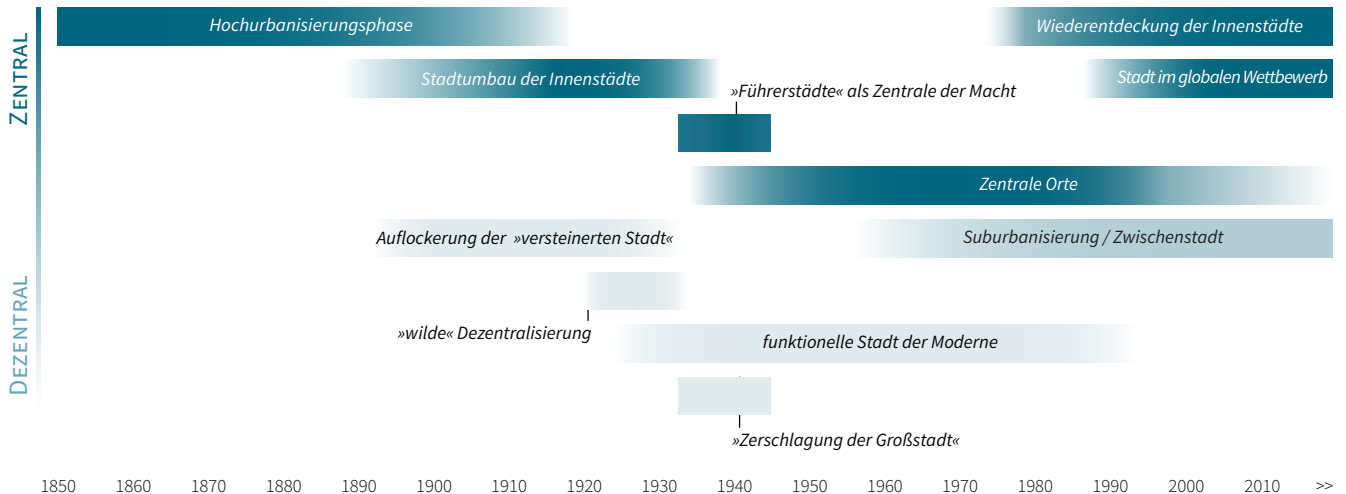
Neben abstrakten und theoretischen Konzepten ist Zentralität auch in der Stadtplanungsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts ein wichtiger Begriff: Die Etablierung der Stadtplanung als eigenes Arbeitsfeld in den europäischen Städten war eine Reaktion auf die Folgen vom überbordenden Wachstum der Großstädte und den damit einhergehenden Zentralitätstendenzen. Die geschichtliche Entwicklung städtebaulicher Leitbilder ist daher von Dezentralisierungserfahrungen und Zentralitätstendenzen geprägt (vgl. dazu ZIMMERMANN 2006b).

Im Folgenden wird ein kleiner Abriss über die Entwicklung der Leitbilder der Stadtplanung ab der Mitte des 19. Jahrhunderts im Bezug auf Zentralität dargelegt. Ziel ist es hierbei nicht eine umfassende Ideengeschichte der europäischen Stadt zu präsentieren, vielmehr soll gezeigt werden, dass in den städtebaulichen Leitbildern der (modernen) Großstadtentwicklung Zentralität und Dezentralisierung immer wieder unterschiedliche und wechselnde Rollen einnahmen, sei es als anscheinend natürliche Entwicklung, Problem oder Ziel (siehe *Abbildung 7*, vgl. HARLANDER 2006: 24).

*Hochurbanisierungsphase*

Der Fokus liegt deswegen auf dem 19. und 20. Jahrhundert, da zum einen die Strukturen aus dieser Zeit, die aus den jeweiligen städtebaulichen Vorstellungen und deren Begriff und Bewertung von Zentralität entstanden sind, auch bis heute einen sehr großen Teil der Städte ausmachen und prägen. Zum anderen hat erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Stadtplanung mit ihren *großen Plänen* als eigene Disziplin an Bedeutung gewonnen (vgl. ALBERS / WÉKEL 2011: 7).<sup>8</sup> Die Hochurbanisierungsphase,

<sup>8</sup> Selbstverständlich sind beispielsweise mittelalterliche Zentren für eine Vielzahl europäischer Städte prägend und mindestens genauso wichtig. Da in dieser Arbeit aber der Fokus auf Stadtplanung und ihren (Leit)Bildern liegt und keine bauliche Strukturen als solche untersucht werden, wird hier die Zeitspanne seit der Etablierung der Stadtplanung als institutionalisierte Disziplin behandelt.



etwa ab Mitte des 19. Jahrhunderts bis zum Ersten Weltkrieg, brachte ein stetiges und intensives Wachstum in den Großstädten Mitteleuropas. Es war die Zeit der »starke[n] Zentralisierung von ökonomischen und kulturellen Potentialen in Großstädten« (ZIMMERMANN 2006a: 11), welche durchaus »als Genese klassischer kultureller Urbanität beschrieben« werden kann, vor allem dank der Gleichzeitigkeit von »residentialer Segregation« als auch von »soziokultureller Heterogenität in Arbeiterquartieren« (ebd.). Diese Mischung, das Zusammenkommen verschiedener sozialer Gruppen zeichnet nicht nur Stadt aus, sondern kann auch als essentieller Teil des Begriffs Zentralität verstanden werden, wie beispielsweise LEFEBVRE (2016) ausführt (siehe dazu *Henri Lefebvre und das Recht auf Zentralität* auf Seite 31).

**Abbildung 7**  
Überblick über Zentralität- und Dezentralisierungstendenzen in städtebaulichen Leitbildern des 19. und 20. Jahrhunderts (eigene Darstellung)

Die durch schnelles Stadtwachstum und übermäßige Verdichtung aufgetretenen *Großstadtprobleme* führten in weiterer Folge, circa ab der Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert, dazu, dass »Strategien zur Entballung und Dezentralisierung der Großstadt« als notwendig erachtet wurden (HARLANDER 2006: 23). Dieser Punkt kann als Übergang von der Anpassungsplanung zur Auffangplanung gesehen werden: Weggehend von einer bloßen Reaktion auf das Stadtwachstum und seine übermäßige Verdichtung durch Behebung von Missständen zur aktiven Planung, die zukünftige Ereignisse bestmöglich *auffängt* (vgl. dazu ALBERS / WÉKEL 2011: 30) – diese orientieren sich wiederum an Leitbildern und Vorstellungen von Stadt. In diesem Fall ist das jenes der »Auflockerung und Dezentralisierung der »versteinerten Stadt«« (ebd.: 24), mithilfe von Dezentralisierungsmodellen wie der Trabantenstadt oder Gartenstädten (vgl. HARLANDER 2006: 27f). Dabei geht es nun nicht nur um eine Auflockerung baulicher Strukturen, also Fragen der Dichte, sondern auch zunehmend um die Entwicklung eigenständiger städtischer Einheiten, in denen Fragen nach Struktur und Zentralität, unabhängig von der Großstadt, für sich selbst behandelt werden (vgl. ALBERS / WÉKEL 2011: 25). Hier wird wiederum deutlich, dass Dichte und Zentralität zwar Hand in Hand gehen können, allerdings nicht als synonym verstanden werden dürfen.

*Entballung und Dezentralisierung der Großstadt*

*Auflockerung und Dezentralisierung der »versteinerten Stadt«*

Gleichzeitig gewannen in dieser Hochurbanisierungsphase die Stadtzentren auch über

die Grenzen der Stadt hinaus an Bedeutung, ihr Einzugsbereich vergrößerte sich, da sich zunehmend durch schnellere Verkehrsverbindungen die Erreichbarkeit aus dem Umland verbesserte. Dies führte dann zur *Stadtplanung nach innen*, in welchem die Stadtplanung die Stadtzentren wieder in den Fokus nahm und den Stadtbau der Innenstädte vorantrieb (vgl. dazu SCHRÖTELER-VON BRANDT 2014: 160ff, ALBERS / WÉKEL 2011: 27).

*Stadtplanung nach innen*

Neben dieser *Stadtplanung nach innen* gab es in der Zwischenkriegszeit weitere, verschiedene Entwicklungen: Besonders hervorzuheben sind im Bezug auf Zentralität wohl die Architekten und Städtebauer der Moderne, nach deren Sicht »[d]as Zentrum der Städte [...] tödlich erkrankt« ist (LE CORBUSIER 2015: 83). Die Lösungsvorschläge der Moderne, welche in der *Charta von Athen* (1933) mit Leitlinien für funktional getrennte Städte (jeweils für Wohnen, Arbeiten und Erholung) ihren Höhepunkt fanden, wurden vor allem Jahre später beim Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg breit angewendet (vgl. HARLANDER 2006: 28ff). Obwohl durch die Funktionstrennung Dezentralisierungstendenzen stark gewannen, wurde das Zentrum weiterhin als wichtigster Ort der Großstadt gesehen – und gerade aus diesem Grund drängte die Notwendigkeit, dieses nach Gesichtspunkten der Moderne neu zu bauen (vgl. dazu LE CORBUSIER 2015).

*Funktionstrennung und Dezentralisierungstendenzen*

*Dezentralisierungsschub durch ökonomische Zwänge*

Die Wirtschaftskrise 1929 führte davor bereits zu einem wilden, teils auch geplanten Dezentralisierungsschub ins Umland der Städte: Aufgrund von ökonomischen Zwängen durch die hohe Arbeitslosigkeit kam es zunehmend zur Suburbanisierung, beispielsweise durch Selbstversorger-Kleinsiedlungen am Stadtrand (vgl. HARLANDER 2006: 30f).

*Zerschlagung der Großstadt*

Während des Nationalsozialismus ist eine gewisse Ambivalenz der städtebaulichen Leitbilder zu erkennen: Auf der einen Seite war die *Zerschlagung der Großstadt* explizites Ziel des Regimes, gleichzeitig wurden aber die sogenannten *Führerstädte* als Zentralen der Macht mit dementsprechender städtebaulicher Gestaltung geplant (vgl. ebd.: 32f).

*gegliederte und aufgelockerte Stadt*

In der Nachkriegszeit, besonders im Wiederaufbau, wurde wiederum mit dem Leitbild der *gegliederten und aufgelockerten* (und autogerechten) *Stadt*, welche Wohnsiedlungen mit wenigen Geschoßen zwischen viel Grün vorsah, die in der *Charta von Athen* geforderte Funktionstrennung aufgegriffen. Die gründerzeitliche Stadt geriet abermals in Verruf. Ab den 1960er-Jahren folgten verdichtete Großwohnbauten nach der Formel *Urbanität durch Dichte*, wenngleich meist an wenig zentralen Orten (ebd.: 33ff). Der Siedlungsbau *auf der grünen Wiese* und die zunehmende Massenmotorisierung führten zur fortschreitenden Suburbanisierung und Dezentralisierung. Durch soziale und funktionale Segregation, neue Formen des Einzelhandels (wie Einkaufszentren, welche die Notwendigkeit, das Stadtzentrum aufzusuchen, wegfielen ließen) und dem damit einhergehenden Bedeutungs- und Funktionsverlust der Stadtzentren kam es auch zunehmend zur *Suburbanisierung von Zentralität* (*Postsuburbia*, vgl. FASSMANN,

*Suburbanisierung und Dezentralisierung*



BÄHR et al. 2004: 115ff, WEICHHART et al. 2005: IV-de, ZIMMERMANN 2006a: 9). Ein, wie sich jedoch herausstellt, verfrühter Abgesang auf die Städte stellte sich ein (vgl. HARLANDER 2006: 37).

Auf der anderen Seite fand die Wiederentdeckung der Innenstädte ab den 1970er-Jahren statt, welche in weiterer Folge zu einer Rezentralisierung, die gleichzeitig als Revitalisierung verstanden werden kann, und zur Stärkung der Kern- und Innenstädte führte (ebd.: 23f). Durch Verkehrsberuhigung der Zentren und Aufwertung öffentlicher Räume gewannen diese immer mehr an Bedeutung, neben den zahlreichen Suburbanisierungstendenzen kommt es zunehmend auch zu einer *Reurbanisierung* unter dem Leitbild der *nachhaltigen und kompakten Stadt*.

*Reurbanisierung und Rezentralisierung*

Die Verabschiedung des *Ideals der zentrierten und verdichteten Stadt* und deren Zentren, wie sie auch Thomas SIEVERTS in seinen theoretischen Überlegungen zur *Zwischenstadt* (2012: 29, 38f) nahelegt, ist daher nicht unausweichlich – trotz der notwendigen qualitativen Aufwertung der Zwischenstadt selbst (vgl. auch ZIMMERMANN 2006a: 14).

Dies wird wiederum auch in Zeiten der Postmoderne und *Global Cities* deutlich: In den im globalen Standortwettbewerb zueinanderstehenden Städten nimmt zum einen das Zentrum die Rolle der Bühne und des Ortes des Spektakels ein (*Festivalisierung der Stadt*, vgl. HEINEBERG 2014: 397 und auch BETZ et al. 2011, HÄÜBERMANN et al. 2008). Zum anderen sind sie selbst Zentren, die im globalen Stadtsystem eine strategische Rolle spielen: Als Standorte ökonomischer und politischer Macht, in denen Entscheidungen getroffen werden (*Machtzentralität* nach Saskia SASSEN, vgl. HEINEBERG 2014: 380f). Die innere Organisation der Städte und deren räumliche Muster selbst wandeln sich – im Gegensatz zur monozentrischen, gründerzeitlichen Stadt – immer mehr zu polyzentrischen Strukturen (vgl. ebd.: 398).

*Zentrum als Ort des Spektakels*

*Städte als Zentren in globalen Städtesystemen*

*innere, polyzentrische Strukturen*

Zusammengefasst wird anhand dieses kurzen Abrisses deutlich, dass sich in den letzten 150 Jahren in der Stadtentwicklung und deren städtebaulichen Leitbildern Zentralität und Dezentralisierung wechselweise als Problem, dem entgegengesteuert werden muss, als auch als wünschenswertes Ziel darstellten. Die sich in diesen Leitbildern und Ideen widerspiegelnden Bilder der idealen (oder zumindest erstrebenswerten) Stadt waren oft direkt mit Zentralitätsvorstellungen verknüpft.

*Zentralität und Dezentralisierung wechselweise als Problem und Ziel verstanden*

Zurzeit ist – bis zu einem gewissen Grad – eine Rückbesinnung auf Zentren en vogue. In der postmodernen Stadt sind Zentren nicht nur für Marketingzwecke wichtig, die im globalen Wettbewerb den besonderen Status einer Stadt hervorheben sollen, auch sind sie *Ort des Spektakels*. Aufgrund des Wandels der Stadtstrukturen sind Zentren und Zentralität in Stadtplanungsfragen nun im Kontext polyzentristischer Strukturen relevant, im Bezug auf die Entwicklung neuer Stadtquartiere vor allem in der Frage, wie neue Zentren etabliert werden können, und wie sie sich in die bereits vorhandene *Zentrenlandschaft* einfügen sollen.

*aktuelle Entwicklungen*

*Wandel der Stadtstrukturen*

## 2.5 Zusammenfassender Überblick

*Vielzahl an  
Zentralitätsbegriffen  
und -theorien*

Es gibt eine Vielzahl an Zentralitätsbegriffen und -theorien, welche sich sowohl in der Definition des Begriffs, in der Erklärung des Phänomens und ihrem Raumverständnis deutlich unterscheiden. Zentralität wird im Kontext von Stadt- und Regionalentwicklung sowohl deskriptiv als normativ verwendet: Als Beschreibung räumlicher Entwicklungen, Problembenennung oder Zielvorstellung einer wünschenswerten Stadt, welche sich in der Geschichte städtebaulicher Leitbilder abwechselten.

An dieser Stelle werden daher die relevantesten Begriffe noch einmal mit ihrer Zentralitätsdefinition zusammengefasst. Gemeinsam ist diesen Begriffen, dass Zentralität über baulich-physische, relationale, funktionale oder symbolische Ausprägungen eines Phänomens definiert wird – daher erfolgt eine Kategorisierung nach diesen vier Merkmalen. Nicht jeder Zentralitätsbegriff bezieht sich dabei auf alle diese Phänomene, sondern oft nur auf bestimmte, wie in *Abbildung 8* differenziert dargestellt wird. Diese Übersicht und Kategorisierung bildet in weiterer Folge auch in der empirischen Untersuchung Grundlage für die Analysekategorien (siehe dazu *Kapitel 4.3*).

Deutlich werden die unterschiedlichen Ansätze aus verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen. Grundsätzlich lässt sich allerdings Zentralität als Bedeutungsüberschuss verstehen: Das Zentrum ist, aus unterschiedlichen Gründen, für einen deutlich größeren Bereich als seine eigene räumliche Ausdehnung, von Bedeutung.

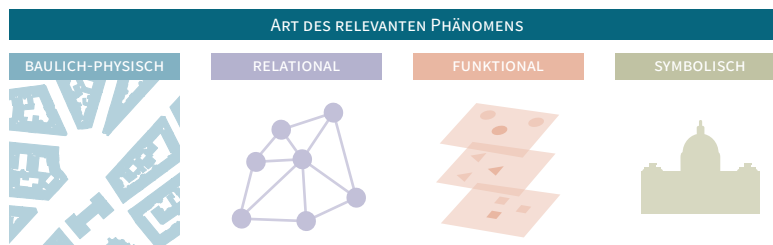
Obwohl im Bezug auf diese Arbeit und damit der Ebene der Stadtteilplanung einige dargelegte Konzepte von ihrer Maßstabebene deutlich drüber liegen, haben ihre Vorstellungen und Bedeutungen dennoch Einfluss auf kleinräumige Planungen. Schließlich bindet die räumliche Hierarchie, welche durch Zentralitätskonzepte gebildet wird, die Stadtquartiersebene entweder mit ein oder setzt sie zumindest in einen Kontext.

Gerade weil es sich in der Benutzung des Begriffs oft um eine Kombination verschiedener Begriffe handelt, kann diese Kategorisierung nur einen groben Rahmen bilden. Durch Polyzentralität als Schlagwort in der Planung gibt es heute im planerischen Umfeld auch viele spezialisierte und funktionale Zentrenbegriffe, welche hier in dieser ersten Annäherung nicht zusammengetragen werden konnten, geschweige denn untersucht. Auf diese wird aber in der empirischen Untersuchung im Einzelfall näher eingegangen.



	BEGRIFF	HERKUNFT	DEFINITION VON ZENTRAL / ZENTRALITÄT	PHÄNOMEN
ABSTRAKT-FORMAL	<b>Chorische Zentralität</b>	geometrisch	räumlicher Mittelpunkt	
	<b>Topologische Zentralität</b>	graphentheoretisch	herausragende Position eines Knoten in einem Knoten-Kanten-System (z. B. gute verkehrliche Erreichbarkeit)	
ABSTRAKT-THEORETISCH	<b>Zentralisierung (als Prozess)</b>	geographisch-regionalwissenschaftlich	Konzentration spezifischer Nutzungen in einem Teilgebiet	
	<b>Theorie der zentralen Orte</b>	(regional)ökonomisch CHRISTALLER 1933	ökonomisches Verteilungsprinzip, Reichweite von Gütern und Dienstleistungen als Maß für Zentralitätsrang eines Ortes (hierarchisch)	
	<b>Zentralität der europäischen Stadt</b>	sozialwissenschaftlich SIEBEL 2012	politisch, ökonomische und kulturelle Zentralität, die sich in gebauter Gestalt im Gegensatz zum Land symbolisch manifestiert	
	<b>»Recht auf Zentralität«</b>	soziologisch / philosophisch LEFEBVRE 2016	»Ort des Konsums und Konsum des Ortes« Orte, an denen der gesellschaftliche Reichtum und das Wissen zusammenkommt	
EMPIRISCH-DESKRIPTIV	<b>City Stadtzentrum</b>	stadtgeographisch	Hauptzentrum innerstädtischen Zentrumsystems (Einzelhandel und Dienstleistungen), zusätzlich weitere funktionale und symbolische Merkmale	
	<b>Polyzentralität</b>	raumplanerisch / geographisch-regionalwissenschaftlich	Konzentration (spezifischer) Nutzungen an mehreren Orten, Mehrfachorientierung von nachfragender Seite	
ALLTAGSSPRACHLICH	<b>»Zentrum« »zentral« »City«</b>	(alltags)sprachlich / historisch entwickelt	räumlich im Mittelpunkt, symbolisch und funktional von Bedeutung, Konzentration an Nachfrage und dadurch von Nutzungen	
	<b>spezialisierte Zentren</b>	alltagssprachlich	symbolisch und funktional von Bedeutung in einem speziellen Feld	
NORMATIV	<b>Zentrale-Orte-Konzept</b>	raumplanerisch	Steuerungsinstrument zur flächendeckenden Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen basierend auf der Theorie der zentralen Orte	
	<b>Polyzentrische Konzepte</b>	strategisch-planerisch / politisch-ökonomisch	ökonomischer Rahmen für Raumentwicklung von Stadtsystemen, Spezialisierung und Kooperation statt hierarchischer Organisation	

**Abbildung 8**  
Kategorisierung der in diesem Kapitel behandelten Zentralitätsbegriffe und -konzepte (Datengrundlage Gebäude: STADT WIEN – MA 41 2018)



# 3. Stadtentwicklungspolitik, Planung und Imaginaries

In den vergangenen Jahrzehnten haben sich Stadtplanung als auch Stadtpolitik deutlich gewandelt. Nicht nur haben sich die ökonomischen und politischen Rahmenbedingungen verändert, auch rücken zunehmend breitere Perspektiven auf Stadtentwicklung unterschiedliche Phänomene und Problemstellungen in den Fokus von Stadtplanung und -forschung.

Postmoderne Stadtpolitik und strategische Planung führen zu einem anderen Selbstverständnis, in welchem sich Planung nun wiederfindet. Der verstärkte Fokus auf Kommunikation von Stadtplanungsprojekten, aber auch der Inszenierung von Stadt im Standortmarketing allgemein macht zunehmend Fragen nach der sprachlichen und visuellen Konstruktion von Bildern von Stadt in der Planung relevant. In diesem Kapitel wird diese Entwicklung mithilfe theoretischer Konzepte dargelegt.

## 3.1 Wandel in Stadtentwicklungspolitik und Planung

Vom Raum zum Ort: from space to place

*Fokus auf Orte statt  
Räume*

Sowohl in der Planung als auch in der Geographie hat sich in den vergangenen Jahren die Bedeutung des Raums verändert. Es kam zu einer Verlagerung *vom Raum zum Ort*: Der Untersuchungs- und Planungsgegenstand wird nicht mehr flächendeckend aus abstrahierten Theorien erklär- und mit standardisierten Lösung unabhängig von der erdräumlichen Verortung beplanbar gesehen, sondern es wird mit konkretem Bezug zum jeweiligen *Ort* gearbeitet. Dahinter steht die These, dass gesellschaftlich-soziale, und damit auch planerische und politische Fragen, sich nicht irgendwo beliebig im Raum stellen, sondern an einem konkreten, mit Bedeutung versehenem, Ort, welcher nicht ausgeblendet werden kann. (vgl. dazu CRESSWELL 2015: 41ff, DAVOUDI / STRANGE 2009a)

*Bedeutung von Orten*

Orte, verstanden als mit Bedeutung aufgeladener Raum, haben schließlich auch eine grundlegende Funktion unserer Raumwahrnehmung: Wenn wir die Welt (räumlich)

wahrnehmen, nehmen wir nicht die *Welt als Ganzes* wahr, sondern über Teile von ihr – eben über diese Orte. Was diese Orte ausmacht und welche Bedeutungen sie tragen, ist also für die tagtägliche Erfahrung als auch für das gesellschaftliche Zusammenleben prägend – schließlich leben wir auch an diesen Orten. (CRESSWELL 2015: 35f)

Das Betrachten der jeweiligen Spezifika eines konkreten Orts anstatt abstrahierender Kategorisierungen von Raum kann der Planung helfen, abgestimmte und dadurch besser von der Bevölkerung akzeptierte Lösungen zu finden. Die Bedeutungen von Orten wird allerdings durch Planung auch stark beeinflusst: Die *Konstruktion* dieser, und zwar auch auf symbolischer und sprachlicher Ebene, ist im Kontext strategischer Planung (siehe unten) Teil sowohl planerischer als auch politischer Agenda geworden (vgl. DAVOUDI/STRANGE 2009b: 5).

*Konstruktion von Orten*

## Postmoderne Stadtpolitik und die unternehmerische Stadt

Geänderte ökonomische, soziodemographische und soziokulturelle Rahmenbedingungen, Globalisierung und zunehmender finanzieller Druck auf Städte (und Gemeinden) haben zu einem Wandel in stadtpolitischen Strategien geführt (vgl. HÄÜBERMANN et al. 2008: 246ff sowie u. a. ALBERS/WÉKEL 2011, HAMEDINGER et al. 2008): In der *postmodernen* und *postfordistischen Stadt* ändert sich die Rolle des politisch-administrativen Systems und damit das Steuerungssystem von Stadtentwicklung und deren Abläufe, aber auch Politik und Verwaltungen folgen vermehrt neoliberaler Logiken und unterliegen zunehmend ökonomischen Zwängen (vgl. dazu SCHIPPER 2016).

*Wandel in stadtpolitischen Strategien*

Die *unternehmerische Stadt* wird als Stadt im Wettbewerb dargestellt. In globalen oder regionalen Städtesystemen kämpfen Städte untereinander um Kapital, Arbeitsplätze, einkommensstarke Haushalte sowie Konsumentinnen und Konsumenten (ebd.: 97). In diesem Umfeld, »[i]m internationalen Standortwettbewerb[,] wird die Imageproduktion für eine Stadt immer wichtiger« (HÄÜBERMANN et al. 2008: 248).

*Stadt im Wettbewerb und in ökonomischen Zwängen*

Dazu zielt Planung vermehrt auf weiche Standortfaktoren, weg von der rein physischen Planung, mit dem Ziel der »Verbesserung der Lebensqualität und [...] Organisation von Innovation« (ebd.: 260). Planung wird pädagogisch: »Sie versucht, Denk- und Verhaltensweisen zu verändern, sie zielt auf Werte, Einstellungen und Mentalitäten.« (ebd.) Die Aufgabe wandelt sich zusehends mehr zu Kooperation und Koordination aber auch zur Motivation anderer Kräfte, HÄÜBERMANN et al. nennen dies die »Verführung durch Projekte« (2008: 260): Lern- und Motivationsprozesse lassen sich nicht hierarchisch organisieren, es braucht Verfahren, damit Akteurinnen und Akteure ihre Interessen einbringen können müssen. Dies findet statt über Projekte, die zum Mitmachen einladen und deren Ergebnisse kurzfristig sichtbar sind (vgl. ebd.: 260f.) – wie beispielsweise Stadtentwicklungsprojekte.

*weiche Standortfaktoren*

*Wandel der Planung*

Diese Entwicklungen sind nach HÄÜBERMANN et al. auch Mitgrund (neben bereits

*communicative turn*

*communicative  
planning*

oben erwähnten Entwicklungen) für die verstärkte Planung durch Kommunikation, welche sich in den vergangenen Jahren etabliert hat und heute unter den Schlagwörtern *communicative turn* oder *communicative planning* bekannt sind (vgl. dazu ALLMENDINGER 2009).

## Strategische Planung und Governance

*strategische  
Orientierung der  
Planung*

In diesem Zusammenhang sind, etwa seit den 1990er-Jahren, zunehmend Strategiepläne (und Stadtentwicklungspläne mit strategischer Ausrichtung) in den Fokus der Stadtplanung gerückt. Als *Rückkehr der großen Pläne* betitelt, werden Strategiepläne als übergeordnete Orientierungs- und Handlungsrahmen verstanden, in welchen sich verschiedene projektorientierte Planungen in eine Gesamtentwicklung einfügen können. (vgl. dazu DAVOUDI / STRANGE 2009a, HAMEDINGER et al. 2008, KLOTZ et al. 2005)

*Realisierung über  
Einzelprojekte*

Diese Kombination der überschaubaren *Planung durch Projekte* in kleinen Schritten (*disjointed incrementalism*) mit strategischer Planung ist aus planungstheoretischer Sicht dem *perspektivischen Inkrementalismus* zuzurechnen und führt projektbezogene Planungen mit Leitbildern und Ziel(system)en zusammen. Die Zielbildung und -orientierung findet auf relativ abstrakter Ebene statt, die Realisierung erfolgt hingegen über Schwerpunktsetzung, durch Fokus auf Stadtteilentwicklungsprojekten, anstatt mithilfe flächendeckender Vorgaben. (vgl. FREY et al. 2008: 24f, PIRHOFFER 2005: 11, 32)

*zunehmende  
Flexibilität und  
zeitliche Perspektive*

Der Einsatz von Strategieplänen soll mehr Flexibilität und eine bessere Anpassungsfähigkeit bei wechselnden Rahmenbedingungen und Situationen ermöglichen, auch auf ungeplante Entwicklungen kann entsprechend reagiert werden können, Fragen nach dem »Umgang mit begrenzten Mitteln, mit Risiko und Überraschung« spielen eine wichtige Rolle (ARL 2005: 1123). Ein prozesshaftes Planungsverständnis geht damit einher: Nicht die Konzeption eines Endzustandes ist Ziel der Planung, viel eher werden evolutionäre Entwicklungsperspektiven gezeichnet. Zeit gewinnt in der planerischen Perspektive damit an Bedeutung.

*Planung als quer-  
schnittsorientierter  
Prozess*

Dabei ist strategische Planung querschnittsorientiert konzipiert, dadurch soll den Bedürfnissen der Bevölkerung als auch den bereits praktizierten Zusammenwirken verschiedener Stellen besser entsprochen werden als bei einer klassisch sektoralen Organisation (vgl. KUDER 2008: 179). Sie geht über rein stadtplanerische Aufgabengebiete hinaus (vgl. PIRHOFFER 2005: 17f) und ist bei der Erarbeitung auf Kooperation und Koordination verschiedener hoheitlicher Akteure untereinander sowie übergreifend mit anderen öffentlichen und privaten Akteure und der Bevölkerung angewiesen (vgl. HAMEDINGER 2008: 153). Die Erstellung des Plans ist so gesehen bereits Teil der Strategie bzw. des Prozesses (vgl. FREY et al. 2008: 26), dadurch können Diskussionen über grundlegende Entwicklungsziele geführt werden, ohne sie wiederholt bei Einzelprojekten neu aushandeln zu müssen.

Strategieorientierte Planung fügt sich also nicht nur gut in *communicative planning* ein, sondern steht auch »im Kontext des vielfach erwähnten Übergangs vom ›Government‹ zum ›Governance‹« (HAMEDINGER 2008: 152). Diese Entwicklung bezeichnet den seit den 1970er-Jahren beobachtbaren Übergang von rein staatlicher Regulierung durch das politisch-administrative System zu Kooperationen mit nicht-hoheitlichen und privaten Akteurinnen und Akteuren.

Das *politisch-administrative System* einer Stadt, welches in der Stadtplanung dem *Government* entspricht, war bis dahin als hoheitlicher Aufgabenträger der alleinige oder zumindest wichtigste Akteur der Stadtentwicklung:

*politisch-administratives System*

Wenn davon die Rede ist, daß »die Stadt« etwas tut, dann ist damit das politisch-administrative System gemeint, das sich aus Stadtrat, Verwaltung und einer Vielzahl an- oder nachgelagerter Einrichtungen zusammensetzt. (HÄUBERMANN et al. 2008: 332)

Aufgrund verschiedener Ursachen, wie beispielsweise durch die zunehmende Deregulierung und Privatisierung ehemals staatlicher Infrastruktur (bzw. deren Auslagerung in privatrechtliche Strukturen), kam es zu einem Übergang vom *Government* zur *Governance*: Nun wird Stadtentwicklung nicht mehr »ausschließlich durch Regulierung und Förderung des Staates gestaltet, sondern durch Zusammenwirken von Akteuren« (ARL 2005: 406). Raumentwicklung wird durch eine Kombination verschiedener Steuerungsmodi beeinflusst, neben herkömmlichen staatlichen Regulierungen vor allem durch Kooperation staatlicher und gesellschaftlicher Akteure wie Unternehmen, Verbände und Zivilgesellschaft, beispielsweise in Public-Private-Partnership-Projekten. (vgl. ebd.: 404ff, FREY et al. 2008: 27ff)

*Übergang von Government zu Governance*

Dabei kommt es zu einer Mischung unterschiedlicher Regelsysteme, neuen Akteurskonstellationen und -partnerschaften im Zusammenspiel zwischen Staat, Markt und Zivilgesellschaft. Dies führt zu einer geänderten Aufteilung von Aufgaben und damit einer Planungspolitik und -kultur mit weitaus komplexeren Strukturen. Aushandlungs- und Entscheidungsfindungsprozesse in informellen Abläufen (wie Stakeholder- und Bürgerbeteiligungen) abseits gesetzlich verankerter Regelungen werden immer wichtiger. (vgl. ARL 2005: 404ff, FREY et al. 2008: 27ff)

*Zusammenspiel zwischen Staat, Markt und Zivilgesellschaft*

So findet sich Planung nun auch in einem anderen Selbstverständnis wieder, in der die Steuerungsaufgabe, um Kooperationen bestmöglich zu aktivieren, deutlich an Gewicht gewonnen hat: Weg vom hierarchischen »versorgenden Wohlfahrtsstaat hin zum aktivierenden und rahmenscaffenden kooperativen Staat« (ebd.: 29). Es darf aber nicht von einer Ablöse des *Government* (in Form des politisch-administrativen Systems) ausgegangen werden: Dieses spielt weiterhin eine wichtige Rolle, allerdings als *ein* Akteur unter vielen in der Stadtentwicklung (ebd.: 27ff). Gerade im Kontext strategischer Planung ist *Governance* ein wichtiger Baustein.

*Verändertes Selbstverständnis der Planung*

*Strategieplanung und Governance*

In diesem Kontext sind Strategiepläne und deren Leitbilder Kommunikationsmittel und gleichzeitig auch Marketinginstrument: Sie fungieren als *große Erzählungen* (PRIG-

*Strategiepläne als große Erzählungen*

Symbolisierungskraft  
von Plänen und  
Projekten

GE 2005: 56, KLOTZ 2005: VI, SIEBEL 2005: 110f). Kritische Stimmen sehen hier zwar eine einfache Umhüllung einzelner Projekte, eingebettet »in eine[r] wettbewerbsfähige[n] Verkaufs-Strategie« und damit eine »nichtreflexive[...] Modernisierung der Projektorientierung von Planung« (PRIGGE 2005: 56), es sind auf jeden Fall politische Visionen oder politisches Kalkül bzw. Interessen, die hinter diesen Plänen stehen (vgl. ROSINAK 2005: 68) – weshalb eine Betrachtung im Kontext umso wichtiger erscheint. Die Symbolisierungskraft und Medialisierung der Strategiepläne ist von zentraler Bedeutung: »Sind sie verankerungsfähig, können sie Begriffe, Symbole erzeugen, die in der Allgemeinheit verstanden und aufgegriffen werden?« (ebd.: 70) Gerade dieser Aspekt zeigt die Bedeutung einer Analyse der Begriffe und Symbole dieser Pläne und den daraus folgenden Planungen: *Welche Begriffe und welche Symbole werden verankert?*

## 3.2 Diskurstheoretische Grundlagen

Sprache als Teil der  
Produktion von Stadt

Die Erzeugung von (sprachlichen) Begriffen und Symbolen von Stadt in Planungsdokumenten kann selbst als Produktion von Stadt gesehen werden. Dies basiert nicht nur auf einem konstruktivistischen Raumverständnis (siehe dazu *Kapitel 2.1*), sondern auch auf einem diskurstheoretischen Weltbild, welches von der zentralen Bedeutung von Sprache und Sprachgebrauch für die Wirklichkeit ausgeht.

Diskursforschung

Die darauf aufbauende Diskursforschung, welche in den vergangenen Jahren zunehmend auch in den raumbezogenen Wissenschaften Einzug gehalten hat (vgl. GLASZE/MATTISSEK 2009, JACOBS 2006: 39), stellt »gesellschaftliche Produktion von Bedeutungen und damit die gesellschaftliche Produktion spezifischer Wahrheiten und spezifischer sozialer und räumlicher Wirklichkeiten sowie die damit verbundenen Machteffekte« (GLASZE/MATTISSEK 2009: 11) in ihren Mittelpunkt. Vereinfacht gesagt fragt Diskursforschung nach dem Verhältnis zwischen sprachlichen Äußerungen (und anderen sozialen Praktiken) und Strukturen, beispielsweise gesellschaftlicher Art (vgl. KELLER 2004: 14f).

In diesem Zusammenhang können Karten als »symbolisch kodierter Raum des Wissens und der Imagination« (hier als historische Möglichkeitsform zu denken) verstanden werden (DÜNNE 2008: 50), sie sind damit nicht nur Repräsentation, sondern auch Teil der Welterzeugung selbst (vgl. ebd.: 52, 56). Dies gilt genauso für städtebauliche Leitbilder und Pläne: Diese haben ihren Ausgangspunkt in den Raumstrukturen einer Stadt, welche aber gleichzeitig Ergebnis der Umsetzung von Leitbildern und Plänen sind (vgl. BAURIEDL 2008: 281). Normative Festlegungen, beispielsweise von Zentren, ebenso.<sup>9</sup> Sprachliche Zuschreibungen sind auch für die alltägliche Wahrnehmung von

<sup>9</sup> Eine umfassende linguistische bzw. sprachphilosophische Argumentation würde hier zu weit führen, aber diese könnte man in Anlehnung an die *Sprechakttheorie* nach John AUSTIN (1962) als *performative Sprechakte* bezeichnen. *Performative Sprechakte* sind sprachliche Äußerungen, die nicht etwas beschreiben, sondern durch die Äußerung gleichzeitig eine Handlung darstellen (wie *hiermit ist das Schiff getauft*, wo durch die



Raum ausschlaggebend und alleine schon daher für die Stadtplanung von Bedeutung.

Diskurse werden dabei als Rahmen für das, was gesagt und nicht gesagt werden kann verstanden – zunächst auf einer umfassenden und grundlegenden Ebene, welche allerdings auch auf alltägliche Entscheidungen des politischen und sozialen Lebens wirkt: Sie beeinflussen Möglichkeiten des Wissens, auch über den Raum, der produziert wird. Diskurse geben den Rahmen für das vor, was in der Stadtentwicklung als möglich erachtet wird und was nicht und haben damit unmittelbaren Einfluss auf planerische Fragen und Entscheidungen. (vgl. SUITNER 2015a: 14)

*Diskurse als  
Bedingungen der  
Möglichkeit von Wissen*

Es wird daher davon ausgegangen, dass Raumproduktion nicht nur dann geschieht, wenn handelnde Akteure bauliche Maßnahmen setzen, sondern auch und gerade dann, wenn diese ihre räumlichen Vorstellungen sprachlich und visuell artikulieren – unter anderem in Sprache, Plänen und Bildern, welche darüber hinaus nicht neutral sind, sondern in einem politischen bzw. ideologischen Umfeld stehen (vgl. JACOBS 2006: 40). Städte (und Räume) sind also nicht nur materiell, sondern bestehen auch aus geteilten Bedeutungen, welche ihnen zugeschrieben werden.

*Bedeutung von Sprache  
für Raumproduktion*

## Diskursbegriffe: eine Übersicht

Im Laufe der Jahre haben sich zwei verschiedene Diskursbegriffe etabliert, welche in der Humangeographie und den raumbezogenen Kultur- und Sozialwissenschaften Anwendung fanden: Der poststrukturalistische Diskursbegriff nach dem französischen Philosophen Michel FOUCAULT sowie der nach der marxistisch-strukturalistischen Tradition.

*verschiedene  
Diskursbegriffe*

Der poststrukturalistische Diskursbegriff versteht Diskurs als grundlegend für die Konstruktion von Wirklichkeit: Diskurs, als »Verbindung von symbolischen Praktiken (Sprach- und Zeichengebrauch), materiellen Gegebenheiten und sozialen Institutionen« (GLASZE/MATTISSEK 2009: 12) verstanden, ist keine Abbildung einer existierenden Realität. Vielmehr wird Wirklichkeit durch Bedeutungszuschreibungen und Praktiken des Diskurses konstruiert, Handlungen und Strukturen sind also Effekte des Diskurses als Bedeutungsgefüge, welches sich ständig wandelt: Diskurse sind »Praktiken [...], die systematisch die Gegenstände bilden, von denen sie sprechen«. (FOUCAULT 1992: 74) Dem gegenüber steht die ideologiekritische, marxistische Tradition, welche Diskurs als Mittel zur Durchsetzung kultureller Hegemonie sieht, also

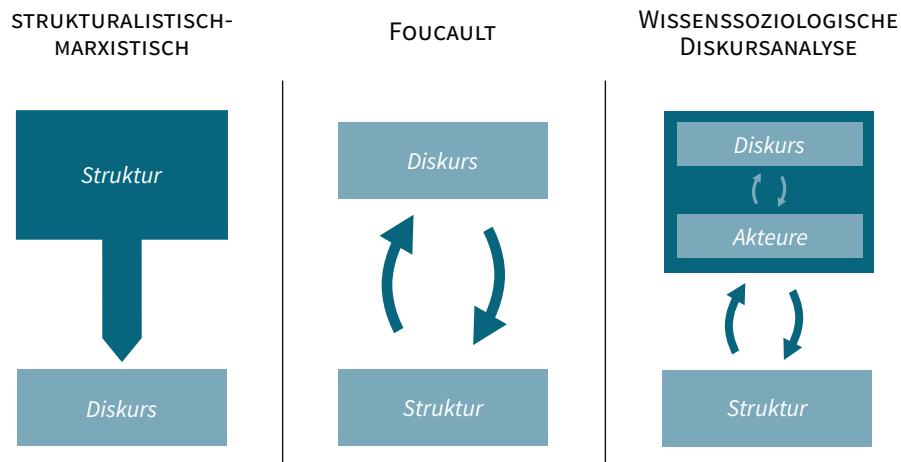
*poststrukturalistischer  
Diskursbegriff: Dis-  
kurs grundlegend für  
die Konstruktion von  
Wirklichkeit*

*marxistische Tradition:  
Diskurs als Instrument  
der Macht*

---

sprachliche Äußerung dieses Satzes das Schiff als getauft gilt). Bezeichnet man nun einen Ort durch den Begriff des Zentrums, führt man dabei gleichzeitig eine Definition als Zentrum durch. Dies ist eine Handlung, die über eine reine Beschreibung hinausgeht. Diese Unterscheidung in der Sprechakttheorie wurde in weiterer Folge zwar von Austin selbst widerrufen (denn jede Beschreibung ist selbst schon eine Handlung), der Begriff des *Performativen* in der Sprache aber u. a. von Poststrukturalisten weiter aufgegriffen und verwendet.

**Abbildung 9**  
Verhältnis Diskurs zu gesellschaftlicher Struktur nach unterschiedlichen Diskursbegriffen (eigene Abbildung, FÜLLER 2016, JACOBS 2006, KELLER 2011b, LEES 2004 und GLASZE / MATTISSEK 2009)



als Instrument der Durchsetzung von Macht. (vgl. dazu JACOBS 2006, LEES 2004 und GLASZE / MATTISSEK 2009)

In dieser Arbeit wird der Diskursbegriff grundlegend nach Foucault verstanden. Da Diskurs bei Foucault kein konstanter Begriff ist (vgl. KAMMLER et al. 2008: 234), werden in weiterer Folge kurz die wichtigsten Grundzüge des Verständnisses des foucaultschen Diskursbegriffes für diese Arbeit erläutert.

Für die empirische Analyse von Planungsdokumenten wird die weitere Arbeit auf den Grundannahmen der *Wissenssoziologischen Diskursanalyse* nach KELLER aufbauen. Diese basiert auf dem foucaultschen Diskursbegriff, verschränkt diesen aber mit Konzepten aus der Wissenssoziologie. Keller betont im Unterschied zu Foucault »die Rolle der handelnden Akteure im Prozess der Diskursproduktion und Diskursrezeption« und bringt das interpretative Paradigma mit ein (KELLER 2011b: 12, 14f, siehe *Abbildung 9*). Daher scheint sich diese für stadtplanungspolitische Fragestellungen gut zu eignen, wie in weiterer Folge noch näher ausgeführt wird.

### Grundannahmen foucaultscher Diskurstheorie

*Sprache bedeutungs-konstituierend*

Für den Diskursbegriff nach Foucault ist die zugrundeliegende Sprachauffassung von Bedeutung: Diese sieht in Sprache nicht Repräsentationsfunktionen (Sprache als Bezeichnung von etwas Bezeichnetem bzw. einem empirischen Phänomen, also Sprache verweist auf eine »externe« Realität), sondern als bedeutungskonstituierend: Durch Sprache werden Bedeutungen konstituiert, es gibt keine außer- oder vorsprachliche Welt, die uns durch Sprache abgebildet und zugänglich wird<sup>10</sup> (vgl. KELLER 2004: 16).

*Welt als diskursiv konstruiert*

Aufbauend darauf geht Foucault davon aus, dass die Welt diskursiv konstruiert ist: Es gibt keine vordiskursiven gesellschaftlichen Verhältnisse oder Subjekte, die den Diskurs erstellen (vgl. GLASZE / MATTISSEK 2009: 32, LEES 2004: 102f). Daher ist in

<sup>10</sup> Wie bei einer *strukturalistischen* Sprachauffassung nach Ferdinand DE SAUSSURE (GLASZE / MATTISSEK 2009: 20ff).

der foucaultschen Diskursforschung nicht die Frage, wer Diskurse erschafft, zentral, sondern wie Sachen diskursiv hergestellt werden (vgl. GLASZE / MATTISSEK 2009: 12).

Wie bereits erwähnt, umfasst Diskurs nach Foucault weit mehr als sprachliche Äußerungen zu einem gewissen Thema, wie wir den Begriff Diskurs heute alltagssprachlich verwenden. Vielmehr hat Diskurs bei Foucault eine gesamtgesellschaftliche und historische Dimension: Diskurs kann als Gesamtheit jener (sprachlichen) Aussagen, die nach einem »Regelsystem« gebildet worden sind, und deswegen einem Diskurs zugeordnet werden können, gesehen werden, denn: »Nicht alles, was sich sagen ließe, wird gesagt; und nicht überall kann alles gesagt werden« (KELLER 2004: 45).

Der Diskurs ist maßgeblich für die Bedingungen der Möglichkeiten von Wissen innerhalb einer Gesellschaft (*episteme*, vgl. KAMMLER et al. 2008: 246ff). Ziel der Diskursforschung ist, »vermeintlich feststehende Wahrheiten und Wirklichkeiten zu hinterfragen und damit zu zeigen, dass auch andere Wahrheiten gedacht und gelebt werden können und andere soziale Wirklichkeiten möglich sind.« (GLASZE / MATTISSEK 2009: 13) Die diskursiv produzierten Wahrheiten in Form von Wissen, beeinflussen Ordnungen und Strukturen im Realen, was Auswirkungen auf die Alltagsrealität und die Welt, in der wir leben, hat. Damit sind unmittelbar Fragen von Macht verknüpft, womit sich Foucault vor allem in seinem späteren Werk beschäftigte (KELLER 2011b: 128).

## Wissenssoziologie Diskursanalyse

Die Wissenssoziologische Diskursanalyse hat zum Ziel »Prozesse der sozialen Konstruktion, Objektivation, Kommunikation und Legitimation von Sinn-, d.h. Deutungs- und Handlungsstrukturen auf der Ebene von Institutionen, Organisationen bzw. sozialen (kollektiven) Akteuren zu rekonstruieren und die gesellschaftlichen Wirkungen dieser Prozesse zu analysieren.« (KELLER 2011a: 125) Der Fokus liegt auf der institutionellen Wissensproduktion, also in den wissenschaftlichen Disziplinen und institutionalisierten Strukturen (vgl. ebd.: 141f). Dabei wird (im Unterschied zu Foucault) die Rolle der handelnden Akteure im Prozess der Diskursproduktion und Diskursrezeption betont (KELLER 2011b: 12). Diese beiden Eigenschaften machen die Wissenssoziologische Diskursanalyse gerade auch für stadtentwicklungspolitische Fragestellungen interessant.

*Untersuchung von zeitlich und fachlich eingeschränkteren Diskursen innerhalb institutionalisierter Strukturen*

Die Einbeziehung von Akteuren steht dabei nicht im Widerspruch zu Foucaults Diskursbegriff<sup>11</sup>: Diese Akteure sind nicht als Erschaffer der Diskurse zu verstehen, da dieser – ganz nach der foucaultschen Theorie – diesen vorgeht. Sie schreiben viel mehr »für den Diskurs und aus dem Diskurs heraus« (KELLER 2011a: 147), sind also in den durch den Diskurs gesetzten und institutionellen Rahmen beschränkt, können diesen

*Einbeziehung von Akteuren in die Diskursforschung*

<sup>11</sup> Beispielsweise sieht GEHRING (2009: 389) empirische Akteure außerhalb des Diskurses als nicht mit Foucaults Diskursbegriff kompatibel an.

aber gleichzeitig formen. Dabei werden Inhalte (Wissen) und Praktiken (Handlungsweisen) systematisch miteinander verknüpft (vgl. KELLER 2011a: 136). Bedeutungen liegen also nicht lose vor, sondern in strukturierten Formen im Bezug untereinander, das bedeutet, dass sie typisiert und typisierbar sind (vgl. ebd.: 144). Diese werden »im Diskurs« durch diskursive Praktiken, also das Deuten und Handeln der Akteure, verändert und aktualisiert (vgl. ebd.: 144f). Damit kann der Forschungsschwerpunkt von einer gesamtgesellschaftlichen, genealogischen Betrachtung von Diskurs und Strukturen auf eine Untersuchung von zeitlich und fachlich eingeschränkteren Diskursen innerhalb von institutionalisierten Strukturen, wie der Stadtplanung, gelegt werden.

wissenssoziologische  
Basis

Neben dem foucaultschen Diskursbegriff hat die Wissenssoziologische Diskursanalyse als Basis die Wissenssoziologie nach BERGER und LUCKMANN, die sich für die »Analyse der kollektiven und institutionellen Prozesse, in denen spezifisches Wissen zur gesellschaftlichen Wirklichkeit wird« (ebd.: 128), interessiert, kurz für den Zusammenhang zwischen Gesellschaft und Wissen(-produktion). Diese gehen davon aus, dass Wirklichkeit in Bewusstseinstätigkeiten konstituiert wird und Wissen in gesellschaftlich hergestellten Systemen entsteht (vgl. ebd.: 125, 129). Diese durch Gesellschaft objektivierte Wirklichkeit (auch historischer Phänomene) wird aber gleichzeitig subjektiv angeeignet: Das »soziale Wirklichwerden« der Realität ist also ein doppeltes Wirklichwerden, es ist gleichzeitig das »Erfassen der objektivierten gesellschaftlichen Wirklichkeit und das ständige Produzieren dieser Wirklichkeit in einem.« (BERGER/LUCKMANN 1980: 71 zitiert in ebd.: 131, vgl. auch ebd.: 130, 132). Die gesellschaftlichen Folgen von diesen sozial konstruierten Deutungs- und Handlungsstrukturen und den daraus folgenden Institutionen und kollektiven Akteuren sind dabei ebenfalls von Interesse, besonders Fragen zu Machtwirkungen, welche sich durch Bedeutungskonstruktionen ergeben (vgl. KELLER 2011b: 12).

interpretatives  
Paradigma

Durch die Einbettung in die Wissenssoziologie ist mit der Wissenssoziologischen Diskursanalyse nicht nur ein Rückgriff auf eine Breite fundierter Methoden aus der (Wissens-)Soziologie naheliegend und möglich (vor allem qualitative Analysemethoden), sondern sie knüpft auch an das *interpretative Paradigma* an: Dieses geht davon aus, dass Wirklichkeit sinnhaft konstituiert ist und von Subjekten in Interpretationsprozessen handelnd erschlossen wird (vgl. KELLER 2011a: 128). Dieser sinnverstehende Zugang impliziert die Unhintergebarkeit von Interpretationsarbeit bei Handlungen. Das gilt natürlich auch für die wissenschaftliche Analyse, weshalb die Interpretationsarbeit der untersuchenden Personen deutlich gemacht und reflektiert werden muss (ebd.: 130).

Die *Wissenssoziologische Diskursanalyse* versteht sich nicht als Methode, vielmehr umreißt sie einen Gegenstandsbereich, nämlich das Gefüge zwischen Diskurs und Gesellschaft, und ein Untersuchungsprogramm (vgl. ebd.: 149), nach welchem dann passende Methoden gewählt werden können.

Diese Grundannahmen werden hier aufgegriffen, um in der Analyse von Stadt und

Stadtentwicklungsprojekten über räumlicher Strukturen als auch über eine reine Analyse der Akteure und Entscheidungsfindungsprozessen hinaus zu gehen und auf interpretative Analysemethoden zurückzugreifen. Konkrete methodische Aspekte, welche sich aus diesen dargelegten diskurstheoretischen Grundlagen für die empirische Analyse dieser Arbeit ergeben, werden im *Kapitel 4.1* abgehandelt.

### 3.3 Urban Imaginaries

Basierend auf dem Rahmen der Diskurstheorie fragt diese Arbeit also nach einer Wissensordnung über den Raum (*Raum-Wissen*), welche über Diskurse hergestellt werden. Dabei findet die Verankerung von Bedeutungen und Symbolen nicht nur in konkreten Projekten statt, sondern auch auf einer abstrakteren Ebene, welche unsere grundlegenden Vorstellungen von Stadt betreffen. Diese *Urban Imaginaries* können als gesellschaftlich anerkannte, also kollektive, und simplifizierte Vorstellungen gedacht werden, sie umfassen jenes, das wir als allgemeingültig in einer Gesellschaft anerkennen, wenn wir von komplexen Gebilden, in diesem Falle Stadt, reden. Schließlich wäre es nicht möglich, Stadt (oder auch eine bestimmte Stadt) in all seinen Eigenschaften zu beschreiben, dennoch braucht es eine gemeinsame Vorstellung, um sich über solche Begriffe verständigen zu können und gemeinsame Handlungen zu ermöglichen. (vgl. SUITNER 2015b: 32, 36, TAYLOR 2002: 106)

*Urban Imaginaries als abstrakte, gemeinsame, gesellschaftlich geteilte Vorstellungen von Stadt*

Grundsätzlich hat der Begriff des *Imaginaries* seinen Ursprung in verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen wie der Anthropologie, Psychologie, Psychoanalyse als auch der Philosophie und hat teils unterschiedliche Ausprägungen (vgl. dazu STRAUSS 2006). Zur Klarstellung sollen an dieser Stelle kurz zwei für die Stadtforschung geeignete Konzepte genauer dargelegt werden.

Zum einen erscheint Charles TAYLORS Begriff der *Modern Social Imaginaries* fruchtbar für die Stadtforschung. Dieser fragt, wie sich Menschen ihre sie umgebende Gesellschaft vorstellen (»about the way ordinary people 'imagine' their social surroundings«, TAYLOR 2002: 106): Diese Vorstellungen basieren nicht auf theoretischen Begriffen, sondern werden über Bilder und Erzählungen oder Erklärungen vermittelt. Dabei geht es um grundlegende soziale Gebilde, wie etwa *Wirtschaft*, *Kultur* oder eben auch *Stadt*, dessen Ideen von einer großen Gruppe an Personen (oder gar der ganzen Gesellschaft) unhinterfragt geteilt werden. Diese sind dabei aber auch von bestimmten Machtstrukturen beeinflusst (vgl. ebd.). Dadurch, dass sie grundlegende Basis für unser gesellschaftliches Handeln sind, haben diese Imaginaries gleichzeitig eine faktische als auch normative Kraft: Sie sind als gemeinsames Verständnis von etwas vorhanden, wirken dadurch aber gleichzeitig auch auf unsere Vorstellung, wie etwas üblicherweise sein sollte (vgl. ebd.). Hier wird bereits deutlich, wieso Imaginaries nicht nur ein »prägendes Element der modernen Städte von heute« sind (SUITNER 2015b: 32), sondern auch eine »unverzichtbare Größe, um Stadtentwicklung verstehen zu können«

*Modern Social Imaginaries*

*Bedeutung von Urban Imaginaries für Stadtentwicklung*

(SUITNER 2015b: 31): Schließlich sind Imaginaries grundlegend für die Bedeutungen, die Städte für uns haben und dadurch die Stadtentwicklung vorgeben.

*Imaginary nach JESSOP  
und SUM*

Dieser sehr gesellschaftlich umfassende, großmaßstäbliche Begriff soll in dieser Arbeit als erklärender Hintergrund bleiben, aber ins Zentrum dieser Arbeit wird ein engerer Begriff gestellt: Anknüpfend an die *Cultural Political Economy* nach JESSOP und SUM wird *Imaginary* als ein »diskursives Konstrukt, welches von Regierenden zur *Legitimation und Stabilisation* von bestimmten ökonomischen Regierungsformen« (SUITNER 2015a: 15, Übersetzung des Autors) verstanden. Imaginaries sind hier also eine von individuellen Interessen beeinflusste, gewünschte Abstraktion eines komplexen Gebildes. Der marxistisch-kritische Ansatz sieht Imaginaries daher als nützliches Mittel, um in einem komplexen (Politik-)Feld Interessen durchzusetzen. Beispielsweise wäre *die Wirtschaft* als Ganzes ein zu komplexes Feld, um hier politisch steuernd einzugreifen. Daher sind Subsysteme notwendig, welche diskursiv strukturiert und dadurch von einer bestimmten Agenda prägnant sind (JESSOP 2004: 5 nach SUITNER 2015a: 16). Genauso kann *Planung* als ein Subsystem zur Steuerung der räumlichen Ordnung sowie gesellschaftlichen und ökonomischen Prozessen im Raum verstanden werden. In diesem Sinne ist ein *Imaginary* also eine (diskursive) selektive Vereinfachung eines komplexen Gebildes (JESSOP/OOSTERLYNCK 2008 nach SUITNER 2015a: 16).

*Imaginaries als Mittel  
zur Durchsetzung von  
Interessen*



## 4. Empirischer Zugang

In dieser Arbeit soll das weite Untersuchungsfeld der *Stadtplanungsdiskurse* im Bezug auf Vorstellungen und Bedeutungen von Zentralität und Zentren untersucht werden. Unter Stadtplanungsdiskurse wird im Grunde der Diskurs über Stadtentwicklung und -planung verstanden, welcher als Ganzes nicht in dieser Arbeit untersucht werden kann. Dieses wird daher in diesem Kapitel eingegrenzt, sowie das empirische Konzept als auch die Grenzen der Untersuchung dargelegt.

Kern der Untersuchung bildet die qualitative Analyse von Stadtentwicklungsdokumenten, mit welcher, um Interviews ergänzt, versucht wird, den *Zentralitätsdiskurs* in aktuellen Stadtentwicklungsprojekten zu beschreiben. Welche abstrahierten und un-hinterfragten Vorstellungen von Zentralität und Zentren herrschen in den verschiedenen Stadtplanungsdiskursen vor? Welche Bedeutungen sind dabei maßgeblich? Welche Rolle spielen sie in den jeweiligen Städten und Stadtentwicklungsgebieten?

Die vorliegende Analyse hat nicht den Raum an sich bzw. die real gebaute Stadt selbst als Untersuchungsgegenstand, sondern Aussagen in schriftlichen und bildlichen Dokumenten über den Raum. In diesen sollen, angelehnt an das Konzept der *Urban Imaginaries* (siehe *Kapitel 3.3*) nach JESSOP und SUM, soll hier also nach der räumlich und zeitlich gebundenen, gesellschaftlichen Abstraktion von Zentralität im Stadtplanungs- und -entwicklungskontext gesucht werden. Diese bildet eine simplifizierte Vorstellung und ein gemeinsames Verständnis von Zentren und Zentralität und prägt dadurch die Vorstellungen zur gewünschten räumlichen Entwicklung.

Diese konzipierten Vorstellungen entstehen aus den jeweiligen Stadtplanungsdiskursen heraus und haben dann auch Einfluss auf diese. Diese Arbeit und ihre empirische Analyse konzentriert sich auf die Ebene der Stadtentwicklungsprojekte, in welchen sich diese an konkreten Orten manifestieren (siehe dazu die Beschreibung der Systemgrenze und Analyseebenen auf Seite 57).

## 4.1 Forschungsdesign und Methodik

### Forschungsdesign

*aufbauend auf der  
Wissenssoziologischen  
Diskursanalyse und  
raum- und  
maßstabssensiblen  
Diskursanalyse*

Das Forschungsdesign der vorliegenden Arbeit orientiert sich an diskurstheoretischen Zugängen (siehe dazu *Kapitel 3.2*), konkret an der *Wissenssoziologische Diskursanalyse* nach KELLER (2004, 2011a, 2011b) sowie der *raum- und maßstabssensiblen Diskursanalyse* nach BAURIEDL (2007). Von Keller wird vor allem die Annahme handelnder Akteure in der Diskursproduktion übernommen, von Bauriedl die raum- und maßstabssensible Konzeption der empirischen Untersuchung. Die Diskursforschung sieht selbst keinen fest vorgegebenen methodischen Ablauf vor. Da die Untersuchungsgegenstände solcher Analysen in unterschiedlichen Erscheinungen und Kontexten auftreten, muss das passende Methodenset am jeweiligen Gegenstand entwickelt werden. (vgl. dazu BAURIEDL 2007: 50, KELLER 2004: 71) Diese Arbeit fokussiert sich in der empirischen Untersuchung auf die *qualitative Inhaltsanalyse* von Stadtentwicklungsdokumenten und stellt nicht den Anspruch einer umfangreichen, historischen Diskursanalyse im Sinne Foucaults.

*vergleichende  
Untersuchung von  
Fallbeispielen auf  
mehreren  
Analyseebenen*

Für diese Untersuchung der Stadtplanungsdiskurse wurde ein Forschungsdesign mit einer vergleichenden Untersuchung von Fallbeispielen (*case studies*) zweier Städte gewählt. Diese Fallbeispiele werden nach Bauriedl *maßstabssensibel* auf mehreren *Analyseebenen* untersucht: Auf strategischer Ebene der Stadt sowie auf lokaler Ebene der Stadtentwicklungsgebiete.

*Case-Study-Design*

Dabei wird ein Case-Study-Design mit mehreren Fallbeispielen gewählt, wobei diese mehrere eingebettete Untersuchungseinheiten haben (*embedded (multiple units of analysis) multiple-case design*, YIN 2009: 46): In dieser Untersuchung sind dies zwei Städte mit jeweils mehreren Stadtentwicklungsgebieten, welche als Fallbeispiele untersucht werden. Durch eine breitere Untersuchung von mehreren Fällen kann ein aussagekräftigeres Ergebnis der Arbeit erreicht werden, da Gemeinsamkeiten und Unterschiede hinsichtlich des Zentralitätsverständnisses in mehreren Städten analysiert werden können.

*Untersuchung von  
Stadtentwicklungs-  
projekten als  
Fallbeispiele*  
  
*methodische Gründe  
für Fallbeispiele*

Sowohl aus inhaltlicher als auch aus methodischer Sicht gibt es gute Argumente für die Analyse von Fallbeispielen: Einerseits die Wichtigkeit von Stadtentwicklungsprojekten als *Leuchttürme* für die Stadtplanung, als *Teil einer großen Erzählung* (siehe dazu *Kapitel 3.1*), dadurch sind sie auch prägend für den jeweiligen Stadtplanungsdiskurs der Stadt. Andererseits sind aus methodischer Sicht Fallbeispiele nach YIN (2009: 2, 13) besonders geeignet, wenn das Forschungsinteresse auf Erklärung (*wie?* oder *wieso?*) eines aktuellen Phänomens aus der Praxis abzielt, über welches die Forschenden kaum Kontrolle haben (im Gegensatz zu einem Laborexperiment beispielsweise). Um komplexe soziale Phänomene zu verstehen, so YIN weiter, sind Fallstudien notwendig, da diese ermöglichen, den ganzheitlichen und sinnhaften Charakter von Fallbeispielen

len festzuhalten (2009: 4). In Fallstudien werden Phänomene in der Tiefe und ihrem Kontext betrachtet, dabei ist die Abgrenzung zwischen Phänomen und Kontext oftmals nicht trennscharf möglich, wie es auch für viele räumliche Entwicklungen gilt. Fallstudien zeichnen sich des Weiteren dadurch aus, dass sie über messbare Daten hinausgehen, mehrere Quellen mit verschiedenartigen Daten bzw. Methoden zusammenführen (*Triangulation*) und dabei theoriegeleiteter Datenakquisition und -auswertung folgen. (ebd.: 18)

## Methodik

In dieser Arbeit kommen qualitative Methoden zum Einsatz. Kern der empirischen Untersuchung stellt die *qualitative Inhaltsanalyse* von Stadtentwicklungsdokumenten dar, welche durch *problemzentrierte, leitfadengestützte Expertinnen- und Experteninterviews* ergänzt werden.

### *Qualitative Inhaltsanalyse*

Zur Untersuchung der Stadtentwicklungsdokumente wird die *qualitative Inhaltsanalyse* nach MAYRING (2015) angewandt. Nach MAYRING (2015: 12f) hat die Inhaltsanalyse zum Ziel, *Kommunikation* zu analysieren, genauer »fixierte Kommunikation«, das heißt, dass Inhaltsanalyse mit Texten, Bildern oder in anderer Form protokollierter Kommunikation arbeitet. Dabei geht sie *systematisch, regelgeleitet* und *theoriegeleitet* vor und verfolgt das Ziel, »Rückschlüsse auf bestimmte Aspekte der Kommunikation zu ziehen«.

*systematische, regelgeleitete und theoriegeleitete Untersuchung von Stadtentwicklungsdokumenten*

Die qualitative Inhaltsanalyse folgt nicht einer fest vorgegebenen Vorgangsweise, der Ablauf als auch die Ansätze zur sprachlichen Untersuchung werden je nach Fragestellung und Untersuchungsgegenstand angepasst (MAYRING 2015: 26ff, 61). Die vorliegende Arbeit folgt dabei dem *hermeneutischen* Ansatz (ebd.: 29ff): *Hermeneutik* bezeichnet eine Theorie des Interpretierens und Verstehens von Texten. Dabei wird das eigene Vorwissen bzw. *Vorverständnis* für einen Gegenstand nicht als hinderlich angesehen (wie etwa bei bestimmten Auslegungen der *Grounded Theory*, vgl. dazu KRUSE 2015: 94ff), sondern explizit angenommen, dass die Analyse nicht vorbehaltlos ist, sondern dialektisch (in einer Zirkelstruktur) in der Untersuchung zwischen Vorverständnis und Analyse arbeitet.<sup>12</sup> Auch werden die Entstehungsbedingungen der Materialien (im vorliegenden Falle beispielsweise der Kontext der jeweiligen Stadtentwicklung, aber auch die Projektgeschichte eines Stadtentwicklungsgebiets) mitberücksichtigt.

*hermeneutischer Ansatz*

*Untersuchung von Entstehungsbedingungen*

Die Hermeneutik zielt bei der Analyse nicht nur auf den »manifesten Oberflächeninhalt«, sondern auch auf »latente Sinngehalte« (MAYRING 2015: 32), es wird hier also

<sup>12</sup> Vgl. dazu HEIDEGGERS *Hermeneutischen Zirkel*.

bewusst subjektiv interpretiert und reflektiert. Es geht also nicht primär um eine Kategorisierung bzw. Strukturierung des Inhalts, sondern viel eher um ein Verstehen des Untersuchungsgegenstands und ein Hineindenken in diesen. Dabei kann es sich aber nur um eine Annäherung handeln, da beim Verstehen fremden Sinns nicht vollständig möglich ist und jedenfalls eine »hermeneutische Differenz« bestehen bleibt (MATTISSEK et al. 2013: 218).

Dieser Ansatz scheint für den gewählten Untersuchungsgegenstand als geeignet, weil hier nicht nur nach der (inhaltlichen) Bedeutung von Zentralität im Stadtentwicklungsdiskurs gefragt wird, sondern auch nach deren Bedeutung (als Zweck oder Mittel) in der Stadtentwicklung.

*Vorverständnis /  
Bias des Forschers*

Da das eigene *Vorverständnis* bzw. *Bias* diese Analyse beeinflusst, ist es wichtig, dieses darzulegen. Im Falle der vorliegenden Untersuchung sind dies nicht nur die bereits in den vorhergehenden Kapiteln dargelegten Fragestellungen und Hypothesen sowie theoretischen Hintergründe, sondern auch implizite Vorannahmen des Forschenden. Dies ist zum einen das Idealbild der Planung, welches vor allem aus der universitären Ausbildung und dem aktuell vorherrschenden Planungsverständnis stammt und Raum- bzw. Stadtplanung als gemeinwohlorientierten, demokratisch legitimierten und daher transparenten Prozess sieht, der eine nachhaltige räumliche Entwicklung mit dem Interessensausgleich aller zum Ziel hat. Hinzu kommt ein ungleicher Zugang zu den untersuchten Städten, da der Forscher in Wien geboren und aufgewachsen ist. Haltungen und Meinungen zu den einzelnen Projekten, Hintergründe zur Funktionsweise der Stadtentwicklung und die Benennung relevanter Einflussgrößen müssen für Zürich erst im Laufe der Arbeit erarbeitet werden, während für Wien genügend Vorwissen existiert.

*Techniken der qualitativen Inhaltsanalyse: Explikation und Strukturierung*

MAYRING (2015) unterscheidet drei Grundformen von Techniken zur qualitativen Inhaltsanalyse: *Zusammenfassung, Explikation und Strukturierung*.

*Explikation*

Ziel des hermeneutischen Ansatzes ist keine Reduktion und möglichst vollständige Wiedergabe des analysierten Materials (wie bei der *Zusammenfassung*), sondern viel eher *Explikation*: Zusätzliches Material wird hinzugezogen, um eine »Textstelle zu erklären, verständlich zu machen, zu erläutern, zu explizieren« (MAYRING 2015: 90). Es wird also der Kontext der untersuchten sprachlichen Aussagen miteinbezogen, wie weitere Texte, zugrundeliegende Theorien, Akteurinnen und Akteure bis hin zu »freien Assoziationen des Interpreten« (ebd.: 92). Um dies systematisch und regelgeleitet durchzuführen, werden *Analysedimensionen* bestimmt, welche die Zielsetzungen für die Explikation aus den Forschungsfragen heraus festsetzt.

*Strukturierung*

Neben den Interpretationen, welche durch *Explikation* gewonnen werden, werden auch Techniken der *Strukturierung* angewandt: Hierbei wird eine *inhaltliche Strukturi-*

rierung vorgenommen, bei welcher bestimmte Aspekte zu Zentralität aus den Texten herausgefiltert und zusammengefasst werden. Dabei kommt eine theoriegeleitete Kategorisierung zum Einsatz, welche in diesem Fall zusätzlich aus dem Datenmaterial heraus adaptiert wird, um auch über bisherige Theorien hinaus gehen zu können (theoriegenerierender Ansatz der *Grounded Theory*, vgl. dazu KRUSE 2015: 99f). Nach diesen *Analysekategorien* sollen die verschiedenen Bedeutungen des Begriffs Zentrum codiert, das heißt den jeweiligen Begriffsverständnissen zugeordnet, werden.

Wie jede wissenschaftliche Methodik muss auch die qualitative Inhaltsanalyse Gütekriterien erfüllen, wobei für die Sozialwissenschaften *Reliabilität* (Zuverlässigkeit) und *Validität* (Gültigkeit) üblich sind. Es ist zwar grundsätzlich umstritten, inwieweit diese auf die qualitative Inhaltsanalyse anwendbar sind, da – gerade bei interpretativen Formen – z. B. ein erfolgreicher Re-Test, also eine Wiederholung der Analyse mit selben Ergebnis aufgrund der subjektiven Interpretation, eher unwahrscheinlich ist. (vgl. MAYRING 2015: 123ff.) Daher wird in dieser Arbeit mithilfe einer *Methodentriangulation* versucht, diese Schwächen der qualitativen Inhaltsanalyse auszugleichen. Dabei wird eine Art *kommunikative Validierung* angewandt, welche eine »Einigung bzw. Übereinstimmung über die Ergebnisse der Analyse zwischen Forschern und Beforschten diskursiv herzustellen« versucht (ebd.: 127). Dies ist hier, da die *Beforschten* Stadtentwicklungsdokumente sind, so nicht möglich, aber durch die Befragung relevanter Akteurinnen und Akteure des Erstellungsprozesses soll so diesem Gedanken möglichst entsprochen werden.

Gütekriterien

#### *Problemzentrierte, leitfadengestützte Expertinnen- und Experteninterviews*

Dabei kommen *problemzentrierte, leitfadengestützte Expertinnen- und Experteninterviews* zum Einsatz. Diese sollen nicht nur zur *kommunikativen Validierung* dienen, also deren Haltungen und Meinungen zu den gefundenen Interpretationen abfragen, sondern auch zur Gewinnung von ergänzendem Wissen und Hintergrundinformationen zu den untersuchten Fallbeispielen. Dabei kann es sich um Hinweise auf weitere relevante Materialien für die Untersuchung als auch um Informationen zum Entstehungskontext handeln, wie andere Einflüsse zum Projekt, Motive und Interessen von Akteurinnen und Akteuren sowie Begründungen eines bestimmten Zentralitätskonzepts, welche aus den Dokumenten heraus nicht ersichtlich sind. Dadurch soll auch die Validität der Ergebnisse aus der qualitativen Inhaltsanalyse erweitert werden.

Methodentriangulation

Das *problemzentrierte Interview* nach WITZEL (2000) eignet sich hierzu besonders, da es zwar grundsätzlich als theoriegenerierendes Verfahren gedacht ist, aber den Erkenntnisgewinn als »induktiv-deduktives Wechselspiel« versteht (WITZEL 2000): Die subjektive Problemsicht der Befragten soll – eher in narrativer Weise erzählt – abgefragt werden, diese werden durch dialogisches Nachfragen ergänzt, in der Aspekte, die der Befragende aus seinem Vorwissen erworben hat, nachgefragt werden, ohne die »originäre Sichtweise der Befragten zu überdecken« (ebd.). So können sowohl Wis-

senslücken zu den Projekten (induktiv) aus dem Interview heraus gefüllt werden, als auch Einschätzungen und Meinungen (deduktiv) zu den Ergebnissen der qualitativen Inhaltsanalyse abgefragt werden. Dabei werden leitfadengestützt erzählungsgegenerierende sowie verständnisgenerierende Fragen eingesetzt, um alle zu befragenden Themen abzudecken (WITZEL 2000).

*Kriterien zur  
Auswahl der  
Gesprächspartnerinnen  
und -partner*

Bei Expertinnen- und Experteninterviews stehen nicht die Expertin bzw. der Experte als Person im Fokus, sondern sie gelten als Repräsentantinnen bzw. Repräsentanten »für die Handlungsweisen, Sichtweisen, und Wissenssysteme [...] eines fachlichen Feldes« (KRUSE 2015). Die Auswahl der Gesprächspartnerinnen und -partner<sup>13</sup> erfolgte im Hinblick auf ihre Expertise in einem gewissen Feld, konkret bezüglich eines Fallbeispiels und/oder bezüglich der Stadtplanungsstrukturen und Stadtentwicklung der jeweiligen Stadt. Im Idealfall haben diese auch an den in der qualitativen Inhaltsanalyse untersuchten Dokumenten mitgearbeitet. Da diese Dokumente aber in Institutionen und selten von einer Person erarbeitet werden, sowie federführende Personen nicht immer erwähnt werden bzw. nicht verfügbar sind, wurde dieses Auswahlkriterium untergeordnet behandelt.

#### *Einschränkungen und methodische Grenzen*

*Grenzen des  
Verstehens fremden  
Sinns*

Das gewählte empirische Konzept steht, wie die empirische Sozialforschung als Solche, auch vor erkenntnistheoretischen Problemen des Fremdverstehens und der Indexierbarkeit (ebd.: 59). Ersteres wirft die Frage auf, wie es möglich ist, fremden Sinn überhaupt zu verstehen (vgl. dazu ebd.: 60ff). Zweiteres handelt vom Problem, dass die (sprachliche) Bedeutung eines Begriffes sowohl nur in seinem situativen Verständniskontext<sup>14</sup> als auch in Relation mit anderen Begriffen bzw. begrifflichen Konzepten zu verstehen ist<sup>15</sup> (vgl. dazu ebd.: 75ff). Es sind in der Interpretation daher nur Annäherungen an den Sinn möglich, die in einem iterativ-zyklischen Forschungsprozess Stück für Stück erfolgen.

*Grenzen der  
Ausführbarkeit*

Abgesehen davon sind hier auch der qualitativen Inhaltsanalyse im Rahmen einer Diplomarbeit Grenzen gesetzt: Zum einen im Umfang der zu analysierenden Dokumente (Fokus auf wenige Dokumente pro Fallbeispiel, dafür eine breitere Betrachtung über zwei Städte) als auch in der methodischen Umsetzung. Gerade bei hermeneutischen Ansätzen wird üblicherweise mit einem mehrköpfigen Interpretinnen- bzw. Interpreten-Team gearbeitet, um zu einem konsensorientierten Verstehen zu kommen (vgl. MATTISSEK et al. 2013: 216ff). Durch den regelmäßigen Austausch der Interpretationen und Analyseergebnisse mit dem Betreuer dieser Arbeit wird versucht, dies bis zu einem gewissen Grad auszugleichen.

<sup>13</sup> Eine Übersicht ist im Anhang auf Seite 145 zu finden.

<sup>14</sup> Vgl. dazu das Spätwerk WITTGENSTEINS mit seinen *Sprachspielen*.

<sup>15</sup> Vgl. dazu auch den *Strukturalismus* nach DE SAUSSURE.



Der Forschungsprozess selbst versteht sich als iterativ: Ausgehend von der ursprünglichen Fragestellung, der Frage nach Vorstellungen von Zentren und Zentralität in Stadtplanungsdiskursen, wird zunächst das Untersuchungsmaterial festgelegt und analysiert, wobei während der Analyse eine Ausweitung und Anpassung sowohl des untersuchten Datenkorpus als auch der Hypothesenbildung durchgeführt wird. Konzeption und Analyse sind also nicht nachfolgend, sondern synchron. Die hier präsentierten methodischen Schritte sind also teilweise erst in der laufenden Untersuchung fixiert worden. Dies gilt auch für die Datenanalyse selbst: Auch hier werden die Kategorien, welche zur *Strukturierung* benutzt werden, synchron im Forschungsprozess erstellt und immer wieder adaptiert. Dadurch soll sichergestellt werden, dass – im Sinne der *Grounded Theory* – auch in den Daten begründete Theorien betrachtet werden können und die Untersuchung nicht durch die vorhergehende theoretische Literaturanalyse determiniert wird (vgl. dazu auch KRUSE 2015: 92ff).

*iterativ-zyklischer  
Forschungsprozess*

*theorie- und  
datengeleitete  
Untersuchung*

## 4.2 Fallauswahl: Wien und Zürich

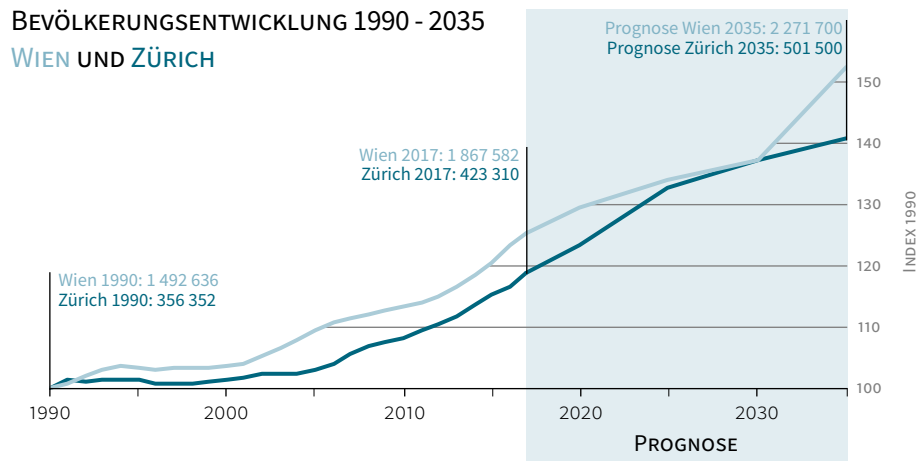
Für die Fallbeispiele wurden die Städte Wien und Zürich gewählt. Verschiedene fachliche als auch forschungspragmatische Gründe haben hierzu den Ausschlag gegeben:

- ähnliche Herausforderungen für die Stadtentwicklung: Nach einem Rückgang bzw. einer Stagnation der Bevölkerung im 20. Jahrhundert wachsen beide Städte heute wieder. Sowohl für Wien als auch für Zürich wird ein Bevölkerungswachstum von ca. 20 % bis 2035 erwartet (siehe *Abbildung 10*), wodurch der Bedarf nach Wohnraum steigt und mehrere Stadtentwicklungsprojekte in Planung und Umsetzung sind. Darüber hinaus sind beide Städte von Suburbanisierungstendenzen betroffen.
- durch sozialdemokratische, wohlfahrtsstaatliche Politik geprägte Stadtentwicklung: Während der Begriff des *roten Wiens* mit seinen Gemeindebauten international geläufig ist, hat das *rote Zürich* vergleichsweise wenig Bekanntheit erlangt. Doch die ähnlich orientierten Planungssysteme gehen mit einem vergleichbaren Ziel- und Wertekanon der Stadtentwicklungspolitik einher. So verfügen beide Städte über einen relativ hohen Anteil an sozialem Wohnbau: In Wien wohnen 60 % der Bevölkerung in geforderten Wohnungen oder gemeindeeigenen Wohnungen (WOHNSERVICE WIEN GESMBH 2017: 10), während in Zürich etwa ein Viertel der Mietwohnungen gemeinnützig sind (STADT ZÜRICH 2016).
- beide Städte gelten als *typische europäische Städte*, wodurch in der Untersuchung auch Rückschlüsse auf das *Ideal der europäischen Stadt* (siehe dazu *Zentralität im Ideal der europäischen Stadt* auf Seite 31) in der Stadtplanung sowie die Rolle von Zentren für diese möglich ist
- hohe Lebensqualität: beiden Städten wird in internationalen Städterankings regelmäßig höchste Lebensqualität bescheinigt (vgl. SCHNEIDER 2008: 190, FASS-

MANN/HATZ 2009, DERSTANDARD.AT 2018c), was sich wiederum im Selbstverständnis der Stadt widerspiegelt

- vergleichbare Bedeutung in ihren jeweiligen Ländern (trotz unterschiedlicher Struktur und Größe): Als »Kern des dichtbesiedelten Schweizer Mittellandes« (DIENER et al. 2007: 490) nimmt Zürich landesweit eine wichtige Position ein, sie ist zwar nicht Bundeshauptstadt, aber dennoch größte Stadt in der Schweiz, Wien hingegen ist Bundeshauptstadt als auch größte Stadt Österreichs. Beide Städte sind auch international bedeutend.
- gemeinsamer deutscher Sprachraum, welcher die sprachliche Analyse und Vergleichbarkeit der Dokumente erleichtert (pragmatische Gründe)
- relativ gute Verfügbarkeit relevanter Dokumente der Stadt- und Stadtteilentwicklung (pragmatische Gründe)

**Abbildung 10**  
 Bevölkerungsentwicklung seit 1990 und Bevölkerungsprognose bis 2035 in Wien und Zürich, Index 1990 (eigene Darstellung, Datenquellen: STATISTIK AUSTRIA 2018a,c, STATISTIK STADT ZÜRICH 2018a,b)



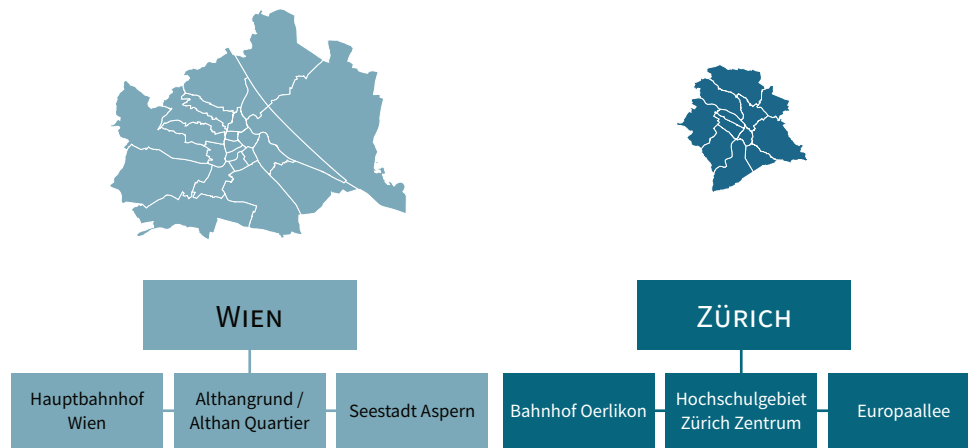
Die Vergleichbarkeit der beiden Städten ist also zu einem gewissen Grad gegeben. Natürlich gibt es auch deutliche Unterschiede, beginnend bei der Bevölkerungszahl (siehe *Abbildung 10*), über die räumliche Größe der administrativen Einheit<sup>16</sup> (siehe *Abbildung 11*) bis hin zur Wirtschaftskraft.<sup>17</sup> Die Ausgangslage der Stadtentwicklung stellt sich daher unterschiedlich dar, worauf in den jeweiligen Kapiteln im Detail eingegangen wird.

### Auswahl der Fallbeispiele auf Ebene der Stadtentwicklungsgebiete

*Auswahlkriterien für Projekte*

Die Auswahl der Stadtentwicklungsprojekte in den Städten erfolgte nach zunächst zwei Gesichtspunkten: Einerseits sollte das Projekt aktuell sein und eine gewisse Relevanz und Repräsentationsfunktion für die Stadtentwicklung der Stadt haben (*Leuchtturmprojekt*), und damit prägend für den lokalen Stadtplanungsdiskurs sein. Andererseits wurde auf die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der jeweiligen Dokumente

<sup>16</sup> Fläche Stadt Wien: 41 487 ha (MA 23 2017: 14), Stadt Zürich: 9 188 ha (STATISTIK STADT ZÜRICH 2017: 84)  
<sup>17</sup> BIP pro Kopf 2015 Wien: 47 700 Euro (MA 23 2017: 197), Zürich: 74 200 Euro (SCHWARZ 2015)



**Abbildung 11**  
Größenvergleich  
Wien und Zürich  
(Maßstab: 1:750 000)  
sowie Überblick über  
der in dieser Arbeit  
untersuchten Fall-  
beispiele (eigene  
Darstellung, Daten-  
grundlagen: STADT  
ZÜRICH 2018, STATIS-  
TIK AUSTRIA 2018b)

Rücksicht genommen. Zusätzlich wurde versucht, mit einer breiten Auswahl an verschiedenen Arten von Stadtentwicklungsgebieten möglichst in beiden Städten vergleichbare Fälle (beispielsweise je eine Transformation im Bestand sowohl in Wien als auch in Zürich) zu untersuchen.

Gewählt wurden die in *Abbildung 11* gezeigten Stadtentwicklungsprojekte als Fallbeispiele, wobei auf die Begründung zur Auswahl in den jeweiligen Kapiteln näher eingegangen wird.

### 4.3 Untersuchungsrahmen der empirischen Analyse

Abschließend wird der aus dem empirischen Konzept und der Fallauswahl folgende Rahmen für die Analyse dargelegt. Dabei werden nicht nur die Systemgrenze und die Ebenen der Analyse dargelegt, sondern auch die Analysedimensionen und -kategorien für die qualitative Inhaltsanalyse.

#### Systemgrenze und Analyseebenen

Die vorliegende Untersuchung fokussiert sich auf veröffentlichte und verschriftlichte Dokumente, wie Leitbilder, (strategische) Pläne, Studien und Imagematerialien der Stadt(teil)entwicklung, welche den *Diskurskorpus* bilden. Der Diskurskorpus stellt dabei das Datenmaterial dar, welches für das Untersuchungsfeld aus einer ersten Grobanalyse als relevant befunden wurde und welches ausführlich analysiert wird. Dieser, vorwiegend aus öffentlichen Planungsinstitutionen stammenden Dokumente werden als für den Stadtplanungsdiskurs durch ihre *hoheitliche* bzw. *offizielle* Rolle als besonders prägend gesehen: Die in diesen Materialien festgelegten Bilder und Vorstellungen bilden nicht nur unsere gemeinsamen Vorstellungen der weiteren räumlichen Entwicklung der Stadt ab und prägen diese gleichzeitig, sondern sind, nach Kellers Wissenssoziologischer Diskursanalyse, Teil der Wissensproduktion des *Raum-Wissens*.

*Systemgrenze*

*Diskurskorpus*

Für die Interpretation werden über diesen Diskurskorporus hinausgehend weitere Literatur und Berichte in (Fach-)Medien sowie Aussagen aus den Interviews herangezogen.

*Analyseebenen* In der in dieser Arbeit durchgeführten Analyse wird der Untersuchungsgegenstand räumlich sowohl abgegrenzt als auch differenziert. Dabei werden, angelehnt an die *raum- und maßstabssensible Diskursanalyse* nach BAURIEDL (2007, 2008), ausgehend von einer ersten Grobabsteckung des Forschungsfeldes *Analyseebenen* für die Untersuchung festgelegt.

**INSTITUTIONELLE / GESELLSCHAFTLICHE EBENE**

**Kontext, in dem geplant wird**

NARRATIV	Zentralität und -stheorien in der Planung, Raumtheorien	DISKURSKORPUS
	Kontext der Stadtplanung allgemein (Globalisierung, Städtewettbewerb etc.)	
WIEN / ZÜRICH	Entwicklungen in der Stadtplanung und Rahmenbedingungen	ANALYSEMETHODE
	Politisch-administratives System	
	Kontext der Stadtentwicklung (Bevölkerung, Gesellschaft, Ökonomie, etc.)	deskriptive Beschreibung

**LOKALE DISKURSE | STÄDTISCHE, STRATEGISCHE EBENE**

<b>Problembenennung</b>	<b>DISKURSKORPUS</b>	<b>ANALYSEMETHODEN</b>
Strategien der Planung, welche Rahmen für Stadtentwicklungsprojekte festlegen	Strategiedokumente z. B. Stadtentwicklungspläne	qualitative Inhaltsanalyse Expertinnen- und Experteninterviews

**LOCAL STORIES | EBENE DER STADTENTWICKLUNGSPROJEKTE**

<b>Problemlösung</b>	<b>DISKURSKORPUS</b>	<b>ANALYSEMETHODEN</b>
Praxis der Stadtentwicklung auf Stadtteilebene	Planungsdokumente Leitbilddokumente und Pläne Öffentlichkeitsarbeit Visualisierungen und Broschüren	qualitative Inhaltsanalyse Expertinnen- und Experteninterviews

**Abbildung 12**  
Analyseebenen für die empirische Untersuchung (eigene Darstellung, aufbauend auf BAURIEDL 2007: 289, 2008)

Mithilfe dieser drei Analyseebenen, welche in *Abbildung 12* ersichtlich sind, sollen auf unterschiedlichen Politik- und Planungsebenen Aussagen zu Zentralität in der Stadtteilentwicklung erfasst werden:

**Institutionelle / gesellschaftliche Ebene**

Zunächst ist es notwendig, den institutionellen und gesellschaftlichen Rahmen der Stadtplanung zu beschreiben, um den Kontext des Planungsdiskurses einer Stadt zu skizzieren. Dieser lässt sich räumlich unterteilen in einen allgemeinen und einen stadtspezifischen Kontext:

Das »Narrativ« (vgl. BAURIEDL 2007) bildet den allgemeinen Kontext, in dem Stadtplanung und deren Diskurse stattfinden. Es umfasst den (wissens-)kulturellen Hintergrund (wie Konventionen und kulturell geteilte Bilder und Vorstellungen, also Imaginaries) und Theorien. Für diese vorliegende Arbeit sind dies vor allem die in den *Kapiteln 2* und *3* behandelten Theori-

en zu Zentralität, Raumverständnisse und allgemeinen Entwicklungen die Stadtplanung betreffend.

Auf **Ebene der jeweiligen Städte** – also Wien und Zürich – bildet das politisch-administrative System und die aktuellen Entwicklungen der Stadtentwicklung und deren Rahmenbedingungen den spezifischen Kontext der Stadtplanungsdiskurse.

Aus forschungspraktischen Gründen wird diese Ebene nur deskriptiv dargestellt. Sie bildet dennoch die Grundlage einer breiten, zugleich konkreten Definition des Untersuchungsfeldes.

#### **Städtische Ebene: lokaler Diskurs**

Auf städtischer Ebene, dem *lokalen Diskurs*, sollen Aussagen zur *Problembenennung* im Bezug auf Zentralität getroffen werden: Es geht also darum, welche Metaphern und Deutungsmuster bei der Ausformulierung von Zielen, wie dem der Zentralität, vorkommen (vgl. BAURIEDL 2008: 290). Dazu werden Strategiedokumente untersucht, weil diese sowohl für die Planung und Politik, also den Erstellenden, als auch für die Bevölkerung als Leitbild für die Zukunft der Stadt sinnstiftende Funktion haben (vgl. ebd.).

#### **Ebene der Stadtentwicklungsprojekte: local stories**

Die Umsetzungsebene lokaler Diskurse stellt die Ebene der Stadtteilentwicklung, die *local stories*, dar. Sie können als diskursive Praxis der Planung verstanden werden und sind an spezifische Orte (= Stadtentwicklungsprojekte) und lokales Wissen geknüpft (vgl. BAURIEDL 2007: 51f).

Auf dieser Ebene soll die *Rauminszenierung* oder das (produzierte) Wissen über Räume an konkreten Orten nachgezeichnet werden. Das Wort *stories* soll dabei die mitschwingende Bedeutung des Erzählens unterstreichen, also dass es sich nicht nur um tradiertes Wissen, sondern um transportierte Erzählungen handelt, welche sich in den lokalen Diskurs einfügen (vgl. BAURIEDL 2008: 299). Hierbei sollen neben hoheitlichen Planungsdokumenten für Stadtentwicklungsgebiete auch visuelle Artefakte untersucht werden, deren Zielgruppe die allgemeine Öffentlichkeit darstellt.

Diese Trennung beruht auf der Annahme, dass in der langfristigen Strategieplanung, welche räumlich abstrakter ist, andere Bedeutungen und Aussagen zu Zentralität vorherrschen, als auf der konkreten Ebene der Stadtteilentwicklung. Dennoch wirken beide Planungsebenen sowohl auf den Planungsdiskurs in einer Stadt, als auch auf die baulich-räumliche Umsetzung und werden daher untersucht.

## Analysedimensionen und -kategorien

- Analysedimensionen* In der qualitativen Inhaltsanalyse wird innerhalb der beiden Analyseebenen der *lokalen Diskurse* und der *local stories* die Rolle von Zentralität für die Stadtentwicklung untersucht. Um diese Untersuchung systematisch durchzuführen, wurden angelehnt an SUITNER (2015: 107) die in *Tabelle 1* dargestellten *Analysedimensionen* festgelegt.
- Analysekategorien* Für die Analysedimension *Definition* wurden des Weiteren aus der Theorie und der empirischen Analyse heraus Kategorien gebildet, welche helfen sollen, die gefundenen Vorstellungen von Zentralität einzuordnen und zu codieren (siehe *Tabelle 2*). Hierbei stehen die Fragen, *was* Zentrum bedeutet und *woraus* es besteht bzw. *welche Phänomene* es ausmachen, im Mittelpunkt. Dazu wurden auch Schlagwörter, welche typischerweise mit diesen verschiedenen Definitionen verbunden werden, aufgelistet. Diese stammen sowohl aus der theoretischen Ausarbeitung (siehe *Kapitel 2.5*) als auch aus der empirischen Analyse selbst.



ANALYSEDIMENSION	BESCHREIBUNG	BEISPIELE
DEFINITION	Einordnung in die Theorie Was heißt <i>zentral</i> ? Worin besteht <i>das Zentrum</i> ? Welche Schlagwörter werden damit verbunden?	Zentralität als hervorragender Knoten in einem Netz, ranghoher Ort
MAßSTAB	Auf welchen Maßstab bezieht sich das Zentrum?	international, national, regional, innerstädtisch, quartiersbezogen
LEGITIMATION	Wie erfolgt die Legitimation eines Zentrums, aus dem aktuellen Kontext der Stadtentwicklung ( <i>als beobachtbares Phänomen</i> ) heraus?	historisch, normativ, wissenschaftlich, sektoral
ZWECK UND ZIEL	Was wird versucht mit einer Zentrenbildung (perspektivisch) in der Stadtentwicklung ( <i>als normative, wünschenswerte zukünftige Entwicklung</i> ) zu erreichen?	für eine lebenswerte Stadt, für Wirtschaftswachstum
ZIELGRUPPE	Für wen soll der Ort ein Zentrum werden?	Umliegende Wohnbevölkerung, Firmen, Touristen
ART UND WEISE	Wie (mit welchen Begriffen, welchen Bildern, welche Bedeutung wird diesen Zentren zugemessen) erfolgt diese Konstruktion?	Metaphern, Bilder, Zielvisionen

**Tabelle 1**

Analysedimensionen der empirischen Analyse (orientiert an SUITNER 2015a: 107)

**Tabelle 2 (unten)**

Analysekategorien für die Analysedimension *Definition*

KATEGORIE	SCHLAGWÖRTER	BESCHREIBUNG / ENTSPRECHENDE THEORIE	HERKUNFTSDISZIPLIN
BAULICH	(bauliche) Dichte Verdichtung	baulich verdichtet, architektonisch/städtebaulich entsprechend gestaltet	Städtebau
FUNKTIONAL	<i>funktionale Vielfalt</i> Handel Rang / hochrangig Versorgung  <i>spezialisiert/sektoral</i> ...zentrum	Konzentration spezifischer Nutzungen, meist ökonomisch, sozialer und wirtschaftlicher Schwerpunkt (Handel, Dienstleistungen, Verwaltung, Kultur, Bildung)  spezialisierte Zentren: in einem besonderen Gebiet hervorstechend, z.B. <i>Verwaltungszentrum</i> , <i>Universitätszentrum</i>	Geographie, Regionalwissenschaften
GESELLSCHAFTLICH-SOZIAL	Begegnung Durchmischung Vielfalt / Nähe Interaktionen	Begegnungsorte mit (hochwertigem) öffentlichen Raum, Mischung (und damit Nähe) verschiedener Funktionen (Wohnen/Arbeiten/Handel) mit hoher Interaktionsdichte	Soziologie
SYMBOLISCH	Bedeutung Identität(-sbildung)	Zentrum als identitätsstiftender Ort, meist mit Bedeutungsüberschuss, im weiteren Sinne auch Innenstadt / Altstadt / historisches Zentrum	Soziologie, Kulturwissenschaften, Wirtschaftswissenschaften (Imagebildung)
VERNETZT	<i>allgemein</i> Netze, Vernetzung  <i>verkehrlich vernetzt</i> Anbindung Erreichbarkeit Frequenz gut erschlossen Verkehr	topologische Zentralität (herausragender Punkt in einem Netzwerk), beispielsweise in einem ökonomischen Netzwerk, Städtenetzwerk (Global City), akteursbezogen, infrastrukturell (> kann auch andere Kategorien vernetzen)  infrastrukturelle Netze, meist ÖV- oder Straßennetz, Haltestellen und Bahnhöfe allgemeiner: gute Erreichbarkeit, starker Fußverkehr	Graphentheorie, relationaler Raum







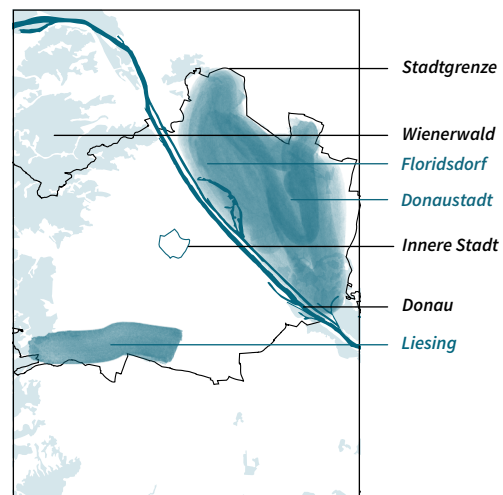
# 5. Wien

## 5.1 Kontext der Stadtentwicklung

### Ausgangslage

Geopolitische Veränderungen, allen voran der Fall des Eisernen Vorhangs 1989, der EU-Beitritt Österreichs 1995 sowie die EU-Osterweiterung 2002, haben Wiens Position in Europa in den vergangenen 30 Jahren weg von der äußersten Grenze Westeuropas in die Mitte der EU verschoben. Damit ging eine dynamische wirtschaftliche Entwicklung einher, auch durch die neu gewonnene Brückenfunktion zu Ost- und Südosteuropa. Nach dem EU-Beitritt hat sich der Strukturwandel beschleunigt, der Dienstleistungssektor gewinnt weiterhin an Bedeutung. Dieser konnte bisher den Beschäftigungsrückgang im produzierenden Sektor überkompensieren, sodass ein (durch die Finanzkrise 2008 unterbrochenes) Beschäftigungswachstum vorherrscht. (vgl. FASSMANN/HATZ 2009: 31, MA 23 2017) Nach Jahren des Bevölkerungsrückgangs bzw. der -stagnation wächst Wien seit Mitte der 1990er-Jahre wieder (vgl. ebd.) und die Stadt nähert sich der, bereits zu Monarchiezeiten vor über 100 Jahren überschrittenen, 2-Millionen-Marke.

Während der Fokus der Wiener Stadtplanung in den 1980er-Jahren auf der *sanften Stadterneuerung* und damit der Aufwertung gründerzeitlicher Gebiete, und allgemein der *Wiedergewinnung und Reaktivierung der Stadt* lag, gewann mit der Auflösung des Ostblocks und dem Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum die bis dahin hintangestellte Stadterweiterung wieder zunehmend an Bedeutung (vgl. PIRHOFER/STIMMER 2007: 77f, 86, 101f). Wien wuchs wieder, auch immer weiter ins Umland, hier vor allem in den Süden. Unterstützt von der wirtschaftlich guten Situation wurden in dieser Zeit deutliche städtebauliche Akzente gesetzt, beispielsweise mit Hochhäusern entlang der Donau, wie in der *Donau City* bzw. dem *Millenium Tower* oder in der *Wiener-*



**Abb. 13 (linke Seite)**  
Orthofoto Wien,  
Maßstab: 1:11 000,  
genordet (Quelle:  
GOOGLE 2018)

**Abb. 14 (oben)**  
Verortung der räumlichen Entwicklungsschwerpunkte in *Abbildung 13* (Datengrundlage: EEA 2018, STADT WIEN - DATA.WIEN.GV.AT 2017)

*Bevölkerungs- und Strukturwandel durch geopolitische Veränderungen*

*berg City* im Süden der Stadt. Gleichzeitig spiegeln diese Projekte den in dieser Zeit (und bis heute teilweise) vorherrschenden Trend zur gestiegenen Neubauleistung von Büroflächen wieder. (vgl. FASSMANN/HATZ 2009: 22f, HATZ/WEINHOLD 2009: 340f)

*Siedlungsstrukturen  
und -entwicklung*

In Wien entwickelten sich in den 1990er- und 2000er-Jahren Strukturen, die von HATZ/WEINHOLD als *neue urbane Zentren* bezeichnet werden. Dabei handelt es sich um *Town in town*-Konzepte, also eigenständige *Zentren*, welche versuchen, Arbeits-, Wohn- und Unterhaltungsfunktionen zu vereinen und sich (meist) durch eine gute Erreichbarkeit, im Falle Wiens der Nähe zur Inneren Stadt, auszeichnen. Im globalen Städtewettbewerb konkurrieren diese Stadtteile sowohl um Unternehmen als auch um Bewohnerinnen und Bewohner. Neben der funktionalen Durchmischung wird dies mithilfe von Landmark-Architektur und der Produktion einer eigenen Identität angestrebt. (vgl. ebd.) Nicht alle dieser neuen urbanen Zentren haben sich, vor allem hinsichtlich ihrer Attraktivität für die Bevölkerung, bewährt (vgl. dazu SEIB 2013). Die Entwicklungsrichtung zu autonomen, nutzungsdurchmischten Stadtteilen in polyzentrischen Strukturen wird dennoch weiter verfolgt (HATZ/WEINHOLD 2009: 339f).

*Image und  
Lebensqualität*

Wien gilt heute als »sichere, attraktive, wohlhabende Stadt mit Geschichte, Kultur und einer hoch entwickelten Infrastruktur« (FASSMANN/HATZ 2009: 25). Der Tourismus, der vor allem auf dem historischen Erbe der Habsburgermonarchie basiert, ist fester Bestandteil der Wirtschaftstätigkeiten als auch des Selbstverständnisses der Stadt. In internationalen Städterankings wird Wien wiederholt als Stadt mit der höchsten Lebensqualität weltweit ausgezeichnet (vgl. DERSTANDARD.AT 2018c). Als traditionell gut verwaltete Stadt versorgt Wien als Ergebnis jahrzehntelanger sozialdemokratischer Politik seine Bevölkerung mit umfassender *Daseinsvorsorge*, also vielfältigen öffentlichen kommunalen Leistungen bis hin zu einem ausgeprägten sozialen Wohnungsbau. Auch gilt Wien als Stadt mit einer »besonders starken Planungstradition« (PIRHOFFER/STIMMER 2007: 182).

## Herausforderungen

Als die beiden größten Herausforderungen für die Stadtplanung in den vergangenen zehn Jahren werden das (Bevölkerungs-)Wachstum sowie Governance gesehen (MADREITER 2017).

Um die zunehmende Nachfrage nach Wohnraum abzudecken, wird eine weitere (bauliche) Entwicklung der Stadt verfolgt (vgl. STEP 2025: 19). Grundsätzlich verfügt Wien über relativ große Flächenreserven innerhalb seiner Stadtgrenzen. Die aktuellen Entwicklungsschwerpunkte sind innerstädtisch vor allem ehemalige Bahnhofsareale (wie um den *Hauptbahnhof*, die Flächen des ehemaligen *Aspang-, Nord- und Nordwestbahnhofs* oder die Überbauung des *Franz-Josefs-Bahnhofs*) sowie in den äußeren Bezirken bzw. am Stadtrand, vor allem in den Bezirken links der Donau (*Floridsdorf, Donaustadt*) und im Süden (*Liesing*) (ebd.: 48).

*Wachstum und  
Wohnraumbedarf*

Die Stadtentwicklung wird dazu auch weiterhin stark von Suburbanisierungstendenzen gekennzeichnet, mit welchen Fragen der Verkehrsbelastung durch Pendelnde einhergehen, die wiederum wiederholt politisch und medial Thema sind (vgl. FASSMANN/HATZ 2009: 22f, DERSTANDARD.AT 2018b).

*Suburbanisierungstendenzen*

In diesem Kontext wird Governance in der Stadtplanung zunehmend wichtig: Sei es in der Zusammenarbeit mit Akteurinnen und Akteuren über die Landes- und Staatsgrenzen hinaus oder in der Stadtentwicklung selbst, in der es zu verstärkter Kooperation mit öffentlichen und privaten Stakeholdern kommt.

*Governance*

Als weitere planerische und politische Herausforderungen für die Stadtentwicklung werden Fragen der Zuwanderung und Integrationspolitik, der Erhalt des baulichen Erbes, die Arbeitsmarktentwicklung (u. a. durch die Entindustrialisierung) sowie die neue Lage in Europa und damit einhergehende verkehrliche Fragen (Transit) benannt (vgl. FASSMANN/HATZ 2009).

## Rechtlicher Rahmen und Schlüsseldokumente der Stadtentwicklung

rechtlicher  
Sonderstatus Wiens

Die Stadt Wien hat im kompetenzrechtlichen System Österreich einen Sonderstatus: Wien vereint die Länder- und Gemeindeebene und hat daher auch Gesetzgebungskompetenz. Aufgrund der fehlenden generellen Bundeskompetenz für Raumplanung ist die Stadt Wien nur indirekt, also über andere Materiengesetze und Fachplanungen, die eng mit der Raumplanung verzahnt sind, sowie Rahmenvorgaben, von übergeordneten Gesetzgebern und Vorgaben abhängig. In *Abbildung 15* ist der rechtliche und instrumentielle Rahmen der Raumplanung in Wien mit ihren Schlüsseldokumenten schematisch dargestellt.

**Abbildung 15**  
Schematische Darstellung der Raumplanung und relevanter Planungsdokumente in Wien (eigene Darstellung)

EBENE	GESETZGEBUNG	RAUMWIRKSAME VORGABEN	
BUND	<ul style="list-style-type: none"> <li>• diverse Materiengesetze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungen in Bundeskompetenz z.B. Bundesstraßen (Autobahnen, Schnellstraßen), Eisenbahnen, etc.</li> <li>• Österreichisches Raumentwicklungskonzept</li> <li>• Koordinationsarbeit und Empfehlungen der ÖROK</li> </ul>	
STADT WIEN (Land und Gemeinde)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch (Bauordnung für Wien)</li> </ul>	STRATEGISCH BZW. FACHLICH	PARZELLENSCHARF
QUARTIER		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Smart City Rahmenstrategie</li> <li>• Stadtentwicklungsplan: STEP 2025</li> <li>• Fachkonzepte zum STEP Mobilität, Freiraum, Zentren (in Ausarbeitung), etc.</li> <li>• andere fachliche Konzepte und Studien Stadträume, Mobilität, Grünbuch, Zentren, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Flächenwidmungs- und Bebauungsplan</li> <li>• städtebauliche Verträge</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• lokale städtebauliche Leitbilder / Rahmenpläne für Entwicklungsgebiete</li> </ul>	

Die *Smart City Rahmenstrategie* ist als bereichsübergreifendes Strategiedokument auch für planerische Vorgaben für die Stadt (selbst-)bindend. Gemeinsam mit dem für die Stadtplanung wichtigsten Dokument, dem *Stadtentwicklungsplan (STEP)*, bildet sie den strategischen Rahmen zur Zielformulierung der zukünftigen Entwicklung der Stadt. Der STEP legt den Fokus hierbei auf die räumliche Stadtentwicklung, wobei die aktuelle Iteration<sup>18</sup>, der *STEP 2025*, bei der konkreten Verortung in vielen Themenbereichen vage bleibt. Zur Vertiefung einzelner Materien wird der STEP durch Fachkonzepte konkretisiert, welche verschiedene Schwerpunkte (wie Mobilität, Grünraum oder Zentren) ausführlich behandeln.

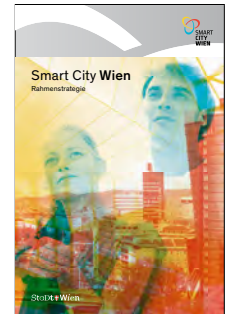
<sup>18</sup> In der Regel wird alle zehn Jahre ein STEP erstellt, wobei seit dem aktuellen die Jahreszahl im Namen das Zieljahr und nicht mehr das Erstellungsjahr ausdrückt.



## 5.2 Der Wiener Zentralitätsdiskurs

### Ziele der Stadtentwicklung

Der Stadtplanungsdiskurs in Wien ist durch die Vorstellung von Wien als wachsende europäische Stadt geprägt. Als Leitmotiv für die weitere Entwicklung wird die »lebenswerte, nachhaltige, leistbare und prosperierende Stadt« im aktuellen Stadtentwicklungsplan postuliert (STADTENTWICKLUNG WIEN 2014: 5). Die Schwerpunkte im *STEP*, mit denen das Stadtwachstum in einer gelenkten Entwicklung bewältigt werden soll, sind Stadterneuerung, Stadterweiterung, Zentrenstruktur, Wien als Wirtschafts-, Wissenschafts- und Forschungsstandort, Metropolregion, Freiräume, Mobilität und soziale Infrastruktur (vgl. ebd.). Welche Bedeutung dabei Zentren haben, soll durch die folgende Untersuchung des *Lokalen Diskurses* in Wien beleuchtet werden.



**Abbildung 16**  
Smart City Wien Rahmenstrategie

### Diskurskorpus

Neben dem Stadtentwicklungsplan selbst werden weitere, für den Zentrenbegriff relevante Dokumente untersucht, wie in *Tabelle 3* aufgelistet wird. Die Auswahl der Dokumente erfolgte auch unter dem Aspekt der Aktualität, da der heutige Zentralitätsdiskurs untersucht wird. Ältere Dokumente, beispielsweise Studien im Auftrag der Stadt Wien zu Zentralitätsgefüge und Zentrenentwicklung wie BÖKEMANN 1983 oder MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 1992 werden daher nicht näher betrachtet.

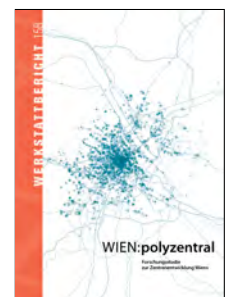


**Abbildung 17**  
STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien

DOKUMENT	JAHR	VERWEIS IN DIESER ARBEIT
<i>Smart City Wien Rahmenstrategie</i>	2014	SMART CITY RAHMENSTRATEGIE
<i>STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien</i>	2014	STEP 2025
<i>STEP Fachkonzept Mobilität</i>	2015	FACHKONZEPT MOBILITÄT
<i>Wien: polyzentral. Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens</i>	2016	WIEN: POLYZENTRAL
<i>STEP Fachkonzept Zentren</i> (verfügbare Informationen und Zielsetzungen, Stand Sommer 2018)	-	STADTENTWICKLUNG WIEN 2018

**Tabelle 3**  
Übersicht analysierter Materialien zum Zentralitätsdiskurs auf Wiener Ebene

Das für diese Arbeit besonders relevante *Fachkonzept Zentren* ist derzeit in Erarbeitung und hat zum Ziel, sich »mit heutigen und künftigen Nutzungen und Funktionen von Zentren« sowie der »künftigen Zentrenentwicklung« zu beschäftigen und dazu ein »räumliches Leitbild« zu formulieren, welches Definition für sowie Verortung von Zentren beinhaltet. Das *Fachkonzept Zentren* wird dadurch auch als Steuerungsmittel für die Stadtplanung dienen, da es so Entwicklungsschwerpunkte festlegen und Maßnahmen für die weitere Zentrenentwicklung vorgeben kann. (STADTENTWICKLUNG WIEN 2018, Interview HLAVA 2018) In dieser Arbeit konnten zum *Fachkonzept Zentren* nur Zielsetzungen für das Konzept sowie erste, bereits veröffentlichte Aussagen zur Zentrenentwicklung, wie auf der Homepage der STADTENTWICKLUNG WIEN (2018), untersucht werden.



**Abbildung 18**  
*Wien: polyzentral. Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens* (WIEN: POLYZENTRAL)

Daher wurde die dem Fachkonzept vorausgehende Studie *Wien: polyzentral* in den Diskurskorpus aufgenommen, welche von der Technischen Universität Wien im Auftrag der Stadt Wien erstellt wurde. Diese soll »die Diskussion um ein generelles Verständnis von städtischen Zentren und insbesondere der speziellen Wiener Situation« anstoßen (WIEN: POLYZENTRAL: 9). Zusätzlich wurde das *Fachkonzept Mobilität* betrachtet, welches, abgestimmt mit den Zielsetzungen des Fachkonzepts Zentren, ebenfalls Aussagen zur Zentrenentwicklung, basierend auf dem *STEP 2025*, beinhaltet.

## Zentren in Wien: Multifunktionale Zentrenvielfalt

*eigenes Fachkonzept  
für Zentren (zurzeit in  
Ausarbeitung)*

Zentren werden im Wiener Stadtentwicklungsdiskurs explizit als Thema platziert: Im *STEP 2025* behandelt ein eigenes Kapitel *Zentren und Zwischenräume* (STEP 2025: 60ff) die Zentrenstruktur in Wien, welche in einem eigenen Fachkonzept vertieft erarbeitet wird. Dabei wird der (wieder) zunehmende Fokus auf Zentren in der Stadtplanung deutlich: Im vorhergehenden Stadtentwicklungsplan, dem *STEP05*, waren Aussagen zur räumlichen Zentrenstruktur nur Teil des räumlichen Wirtschaftsleitbilds (vgl. STEP05: 137ff).

Im *STEP 2025* wird eine räumliche Festlegung der Zentren vorgenommen.<sup>19</sup> Diese ist in *Abbildung 19* zu sehen. Dabei werden Zentren nach ihren Charakteristika in unterschiedliche Kategorien eingeteilt, welche in *Tabelle 4* aufgelistet sind.

*Typisierung der  
Zentren*

Bei der Betrachtung dieser räumlichen Festlegungen und Typisierung der Zentren werden zunächst zwei Punkte deutlich: Zum einen entspricht die Definition<sup>20</sup> teilweise einem typisch stadtgeographischen Verständnis von Zentren (*City*), zum anderen wird der Versorgungsaspekt stark hervorgehoben und davon ausgehend hierarchisch abgestuft.

<sup>19</sup> Im Fachkonzept Zentren soll diese Zentrenkategorisierung und -verortung konkretisiert und überarbeitet werden (Interview HLAVA 2018).

<sup>20</sup> In *Wien: polyzentral* werden zusätzlich noch verschiedene, teils auch abstrakte Zentrenbegriffe, verwendet. Neben den historisch entwickelten Ortszentren bzw. den alten Dorfkernen, welche im Laufe der Zeit zu Wien eingemeindet wurden, finden sich (abseits hoheitlicher Planungsdokumente) auch Begriffe wie »lokale Mikrozentren«, welche eine Art von (recht wage definierter) *Bottom-Up-Zentralität* bezeichnen: Nichtgeplante Zentren, die sich durch unterschiedliche Akteurinnen und Akteure als Anziehungspunkte aller möglichen Arten entwickeln (WIEN: POLYZENTRAL: 29).



**Abbildung 19**  
Räumliche Festlegungen von Zentren im STEP 2025 (Quelle: STEP 2025: 66)

ZENTRUMSTYP	BESCHREIBUNG
City ( <i>Innere Stadt</i> ), City-Erweiterung, Central Business District ( <i>Donau City</i> )	»Citybereiche« sind jene Stadtgebiete, an denen sich die höchstrangigen Einrichtungen und Unternehmen der Stadtregion konzentrieren« (STEP 2025: 141), es handelt sich um eine »Zone hochrangiger Büro- und Verwaltungsfunktionen, Universitäten, Handel, Kultur etc« (STEP 2025: 67). Hervorgehoben werden des Weiteren ihre »internationale[...] Bedeutung als Unternehmens- und Verwaltungsstandort, kulturelles Zentrum, Tourismusdestination und Einkaufs- und Freizeitzone« (STEP 2025: 60). Dabei wird der Begriff <i>City</i> vor allem für den ersten Bezirk ( <i>Innere Stadt</i> ) benutzt, während Stadtentwicklungsgebiete, welche Cityfunktionen ergänzen sollen als <i>City-Erweiterung</i> bezeichnet werden (STEP 2025: 64, siehe auch <i>Abbildung 19</i> ). Die <i>Donau City</i> mit ihrer besonderen internationalen Bedeutung (Standort der UNO, Konferenzzentrum) wird als <i>Central Business District</i> bezeichnet, die als »Hauptzentren[...], in denen Nutzungen wie Büros, Geschäfte, Hotels, öffentliche Gebäude, Verkehrsanlagen etc. dominieren«, definiert werden (STEP 2025: 135).
Geschäftsstraßen	»Etablierte und übergeordnete Geschäftsstraßen [...] als Versorgungszentren mit überregionaler Ausstrahlung« (STEP 2025: 60)
Stadtteilzentren bzw. Subzentren	»Stadtteilzentren« haben vorwiegend Versorgungsfunktion, vor allem für die umgebenden Stadtviertel« (STEP 2025: 141) und werden in etablierte und solche mit Entwicklungsbedarf differenziert (STEP 2025: 67).

**Tabelle 4**  
Charakteristika verschiedener Zentren nach STEP 2025 (vgl. STEP 2025: 60)

Untersucht man jedoch genauer die Ausführungen zu den Definitionen und Zielsetzungen, werden Zentren vor allem durch zwei Stichwörter charakterisiert: Multifunktionalität und Zentrenvielfalt.

Zentren zeichnen sich durch ihre Multifunktionalität aus, sie sind »Orte der Vielfalt von Funktionen, Versorgungs- und Konsumangeboten, von Begegnungs- und Austauschmöglichkeiten, Orte der Orientierung, der Kultur und der städtischen Identität« (STEP 2025: 60). Diese Form der Vielfalt bedingt eine Differenzierung und Spezialisierung der Zentren, ganz im Sinne einer Polyzentralität (vgl. WIEN: POLYZENTRAL: 3, FACHKONZEPT MOBILITÄT: 31), welche als *Zentrenvielfalt* gezeichnet wird: Eine breite Palette an unterschiedlichen Zentren macht die Wiener Zentrenstruktur aus.

*Multifunktionalität*

*Zentrenvielfalt*

Zentren werden als »jene Orte im Stadtgefüge, in denen sich das urbane Leben bündelt und verdichtet – wo die Stadt im eigentliche Sinne Stadt ist« (STEP 2025: 60) bezeichnet, als »vitale Mittelpunkte des städtischen Lebens und Kristallisationspunkte gesellschaftlicher Alltagssituationen: Orte der Begegnung, der Interaktion und der Kommunikation und damit auch der Integration« sowie prägend für das »Gesicht und das Außenbild einer Stadt und jene ihrer Stadtteile« (WIEN: POLYZENTRAL: 7). Auch

*Zentren als Synonym für das Städtische*

<i>Versorgungsfunktionen von Zentren</i>	decken sie durch ihre Versorgungsfunktionen, hier besonders die soziale Infrastruktur, etwas Städtisches ab: Nicht nur leisten sie einen wesentlichen Beitrag »zur Lebensqualität«, sondern auch »zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf« (STEP 2025: 63), die in Wien als selbstverständlich gesehen wird.
<i>Zentren als städtische Orte und Gegengewicht zum Einkaufszentrum</i>	Zentren werden also als Orte gezeichnet, an denen aufgrund der Dichte sowohl von Funktionen als auch von Menschen, ein für Stadt <i>typisches Bild</i> entsteht. Dort soll »[q]ualitätsvolle Urbanität« stattfinden, darunter sind »lebendige urbane Stadtquartiere mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, kurzen Wegen zu Versorgungseinrichtungen, flexiblen Freiflächen sowie einem barrierefreien, belebten Straßenraum« zu verstehen (ebd.: 48). Zentren, die vor allem durch ihre (über Einzelhandel und Dienstleistung hinausgehende) Versorgungsfunktion Anziehungspunkte sind, werden hier als Mittel für das politisch gewünschte Ziel der <i>Stadt der kurzen Wege</i> gesehen. Durch die Schaffung von <i>Urbanität</i> (hier verbunden mit Dichte zu verstehen) sollen Zentren als Gegenstück zu den meist monofunktionalen Einkaufszentren auf der grünen Wiese dienen. (Interview HLAVA 2018)
<i>Zentren als Standortentwicklung</i>	Diese Rolle von Zentren wird mit dem planerischen Ziel der flächen- und ressourcenschonenden Stadtentwicklung zusätzlich legitimiert (STADTENTWICKLUNG WIEN 2018). Dies dient nicht nur dem Ziel nachhaltiger Nutzung und Erschließung durch umweltfreundliche Verkehrsmittel, sondern auch explizit der Standortentwicklung: Zum Einen sollen Zwischenräume, wie u. a. leistungsfähige Verkehrsachsen, welche zwar gut erschlossen sind, aber monofunktional sind, zu »vielfältigen Stadträumen [...], die auch Zentrenfunktionen übernehmen können« entwickelt werden (STEP 2025: 60). Außerdem sollen durch »Instrumente[n] der Zentrenentwicklung« (welche im <i>Fachkonzept Zentrum</i> definiert werden) Standorte und Immobilienprojekte »erfolgreich« entwickelt werden, da diese das »Stadtleben attraktiver [machen]« (ebd.: 61).
<i>Legitimation durch Zentren</i>	Zentren werden hier also als (auch für die private Hand) nützliche Legitimation für Immobilienprojekte genutzt. Ihnen werden »zentrale Funktionen für den Wirtschaftsstandort, für die Lebensqualität und für das Image einer Stadt« zugeschrieben, wodurch sich deren Notwendigkeit – auch für die Standortentwicklung – schon wie von selbst ergibt: »Eine erfolgreiche und prosperierende Stadt braucht erfolgreiche und prosperierende Zentren.« (ebd.: 60)
<i>Wien als Zentrum</i>	Schließlich sieht sich Wien selbst als Zentrum. Verschiedene Stadtentwicklungsprojekte, wie auch die <i>Seestadt Aspern</i> , dienen dabei als Beispiel für attraktive Standorte für Wissenschaft, Forschung und Bildung, dank denen sich Wien als »wissensbasierte Dienstleistungsmetropole« sehen kann (vgl. ebd.: 74ff), die »Handelsmetropole und Forschungsstandort, Tourismuszentrum und Verkehrsdrehscheibe, Kreativstandort und Produktionsstandort« (ebd.: 79) ist. Nicht nur die zentrale geographische Lage in Europa, auch die Bedeutung für die (grenzüberschreitende) Metropolregion und weit darüber hinaus den gesamten Donauraum wird betont: Wien ist »das Zentrum einer dynamischen und erfolgreichen Metropolregion, die sich zwischen St. Pölten,
<i>Zentrum der Metropolregion und international</i>	

Brünn, Bratislava, Győr und Wiener Neustadt erstreckt« (*CENTROPE* genannt, ebd.: 69). Diese Internationalität wird unterstrichen mit Verweis auf internationale Unternehmen, die »ihre europäischen und globalen Geschäfte von hier aus koordinieren«, und auf internationale Organisationen wie die UNO, die Wien zum »weltweit bekannten« diplomatischen »Treffpunkt« machen (ebd.). Wien sieht sich in seinem Selbstverständnis in einem größeren, internationalen Maßstab als Zentrum, und das mit einem erweiterten Begriffsverständnis: Nicht nur als Tourismusstadt, Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort, sondern auch als Macht- und politisches Zentrum.

*Zentrum der  
Diplomatie*

Zusammengefasst zeigt sich in der inhaltlichen Analyse, dass dem Wiener Zentrumsbegriff zunächst ein klassisches stadtgeographisches Verständnis von *City* und *Central Business District* zugrunde liegt. Doch abgesehen von diesen speziellen Hauptzentren stehen Fragen der Versorgung der Bevölkerung, mit weit mehr als Konsumgütern, sondern auch mit sozialen Einrichtungen und Orten der Kontaktmöglichkeiten, im Vordergrund: Zentren sind multifunktional und vielfältig, und vor allem dadurch ein Anziehungspunkt. Dabei stehen sie für *Urbanität*, sie sollen einen, in vielerlei Hinsicht, verdichteten, städtischen Ort darstellen – städtisch nicht nur im baulichen Sinne als Gegenentwurf zu den Einkaufszentren am Stadtrand, sondern bis hin zu gesellschaftlichen Fragen wie die Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Auch werden Zentren nicht nur als Mittel nachhaltiger Siedlungsentwicklung, sondern als Notwendigkeit für die Stadt- und Standortentwicklung verstanden: An und mit Zentren soll die weitere Entwicklung Wiens räumlich umgesetzt werden.

*Zentrumsbegriff in  
Wien und Rolle von  
Zentren in der  
räumlichen  
Entwicklung*



**Althangrund / Althan Quartier**



**Seestadt Aspern**

**Hauptbahnhof Wien**  
inkl. Sonnwendviertel / Quartier Belvedere



## Drei Wiener *local stories*

Die Umsetzungsebene des bisher präsentierten städtischen bzw. strategischen lokalen Diskurses wird nun in *local stories* untersucht. Durch die Analyse von Dokumenten zu Stadtentwicklungsprojekten soll analysiert werden, wie sich Zentrenbegriffe in der Praxis der Stadtplanung manifestieren.

Untersucht werden drei Fallbeispiele, der *Hauptbahnhof Wien* mit angrenzendem *Quartier Belvedere* und *Sonnendviertel*, der *Althangrund* bzw. das *Althan Quartier* und die *Seestadt Aspern*. Mit der Auswahl wurden einerseits für die Stadtentwicklung und damit für den Stadtplanungsdiskurs repräsentative Projekte gewählt, andererseits wird versucht, mit einer großen Bandbreite an Projekte möglichst viele Aspekte des Zentralitätsdiskurses abzudecken. In *Tabelle 5* sind ausgewählte Charakteristika und Kennzahlen zu diesen Fallbeispielen aufgelistet.

FALLBEISPIEL	ART	NUTZUNGEN (ZIELWERTE)	GRÖßE	BAUBEGINN
<i>Hauptbahnhof Wien</i>	Infrastrukturprojekt mit Stadtentwicklungsgebieten (59 ha) auf ehemaligen Bahnflächen	5 000 Wohnungen (für 13 000 Einwohnerinnen und Einwohner) 20 000 Arbeitsplätze	109 ha	2009
<i>Althangrund / Althan Quartier</i>	Stadtentwicklungsgebiet im Bestand mit teilweisem Abbruch und teilweiser Transformation auf einer Überbauung eines Bahnareals	noch nicht näher definiert, vorgesehen sind Bruttogeschoßflächen von: 260 000 m <sup>2</sup> ( <i>Althangrund</i> ) 200 000 m <sup>2</sup> mit bis zu 800 Wohnungen ( <i>Althan Quartier</i> )	24 ha	vstl. 2019 ( <i>Althan Quartier</i> )
<i>Seestadt Aspern</i>	Stadtentwicklungsgebiet auf der <i>grünen Wiese</i>	20 000 Einwohnerinnen und Einwohner 20 000 Arbeitsplätze	240 ha	2009

Beim *Hauptbahnhof Wien* handelt es sich vorrangig um ein Infrastrukturprojekt, im Zuge dessen Flächen für die Stadtentwicklung freigegeben sind. Hingegen stellt das *Althan Quartier* eine Transformation im Bestand dar, und die *Seestadt Aspern* den speziellen Fall der Stadtentwicklung auf der *grünen Wiese*, bei welchem ein gänzlich neuer Ort entwickelt wird. Diese Fallauswahl soll die Untersuchung verschiedener Rollen von Zentren in der Planung und deren, auf der städtischen Ebene oft betonte, Vielfalt des Begriffs ermöglichen.

**Abb. 20 (linke Seite)**  
Verortung der *local stories* in Wien (eigene Darstellung, Datengrundlage: OPENSTREETMAP CONTRIBUTORS 2018, STADT WIEN – DATA.WIEN.GV.AT 2017)

**Tabelle 5**  
Übersicht über Kennzahlen zu den Wiener Fallbeispielen (Quellen: 6B47 ALTHAN QUARTIER ALPHA GMBH & CO KG 2018, FORTSCHREIBUNG MASTERPLAN SEESTADT, GROBES LEITBILD ALTHANGRUND, IMAGEFOLDER HBF)



ÖBB

WIEN HAUPTBAHNHOF

RESERVIERUNG AUFZUG AUFZUG

COFFEE



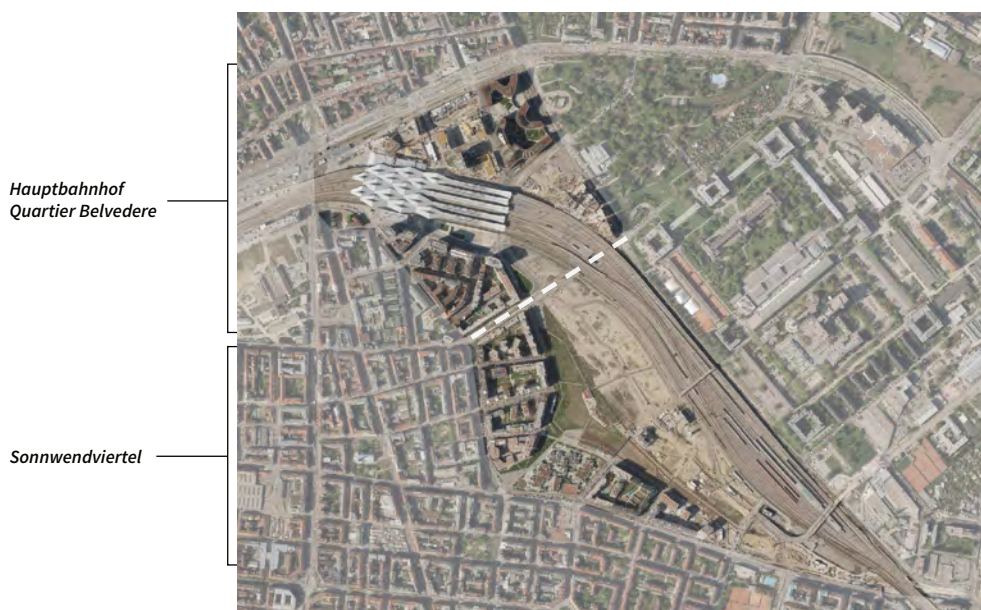
## 5.3 Hauptbahnhof Wien

inkl. *Sonnwendviertel* und *Quartier Belvedere*

Das größte innenstadtnahe Stadtentwicklungsgebiet in Wien bilden die umliegenden neuen Quartiere um den 2012 eröffneten *Hauptbahnhof*.

Südlich der Wiener Innenstadt situiert, befindet sich der neue Bahnhof in der Nähe des *Schloss Belvedere* am Gürtel, an der Grenze zu den *Innenbezirken*, knapp 2,5 km vom Stadtzentrum entfernt. Vormals befanden sich an diesem Standort zwei baulich kombinierte Kopfbahnhöfe, der *Süd- und Ostbahnhof*. Anschließend daran waren umfangreiche Bahnanlagen sowie logistische Einrichtungen (u. a. der Post) auf dem Areal situiert. Diese Flächen waren jahrzehntelang nicht zugänglich und bildeten eine Barriere zwischen den innenstadtnahen Quartieren im Norden (*Obere Wieden*) bzw. dem *Arsenal* im Osten und *Favoriten* im Süden.

Durch die Konzeption des Hauptbahnhofs als Durchgangsbahnhof hat sich der Flächenbedarf des Bahnbetriebs deutlich reduziert, auch andere Funktionen, wie das Postverteilzentrum und der Frachtenbahnhof, wurden abgesiedelt. Dadurch sind 59 ha für neue Nutzungen freigeblieben (vgl. IMAGEFOLDER HBF: 7). Die Erlöse aus der Verwertung dieser Flächen wurde teils zur Finanzierung des neuen Bahnhofs genutzt.



**Abb. 21 (linke Seite)**  
Der nördliche Eingang des Hauptbahnhofs Wien mit umgebenden *Quartier Belvedere* (eigene Aufnahme 2018)

**Abbildung 22**  
Orthofoto 2017 des Hauptbahnhofs Wien mit *Quartier Belvedere* und *Sonnwendviertel* im Bebauungsstadium, Maßstab: 1:20 000, genordet (eigene Darstellung, Datengrundlage: STADT WIEN – DATA.WIEN.GV.AT 2017)

Teil des Infrastrukturprojekts Hauptbahnhof sind daher auch die an ihn angrenzenden Flächen, welche gemeinsam mit dem Bahnhof Bestandteil des städtebaulichen Wettbewerbs waren. Dabei folgt der Masterplan, von den Architekten Theo Hotz, Ernst Hoffmann und Albert Wimmer ausgearbeitet, der Grundidee einer Zweiteilung des Quartiers (vgl. WETTBEWERB MASTERPLAN HBF: 38): Im nördlichen, den Bahnhof umgebenden Teil, *Quartier Belvedere* genannt, werden vorwiegend Büroflächen sowie Handel und Hotels errichtet, während im südlichen Bereich mit dem *Sonnwendvier-*

*städtebauliches  
Konzept*

tel ein Wohnviertel mit gemischten Nutzungen und einem *Bildungscampus* entsteht. Insgesamt sollen die beiden Quartiere 5 000 Wohnungen und 20 000 Arbeitsplätze bieten (IMAGEFOLDER HBF: 7).

Das *Sonnwendviertel* und *Quartier Belvedere* sind zurzeit zum Teil fertiggestellt (siehe auch *Abbildung 22*), die neue Bahninfrastruktur ist bereits seit 2015 vollständig in Betrieb.

## Interpretative Analyse der Stadtentwicklungsdokumente

In *Tabelle 6* sind die zum *Hauptbahnhof Wien* untersuchten Materialien gelistet.

Tabelle 6 Übersicht analysierter Materialien zum Hauptbahnhof Wien	DOKUMENT	JAHR	VERWEIS IN DIESER ARBEIT
	<i>Masterplan Stadtteil Wien-Südbahnhof. Auslobungsunterlagen.</i>	2004	AUSLOBUNG MASTERPLAN HBF
	<i>Masterplan Hauptbahnhof</i>	2004/2013	MASTERPLAN HBF
	<i>Wettbewerbsergebnisse Masterplan Stadtteil Wien Südbahnhof, Wien 10</i>	2005	WETTBEWERB MASTERPLAN HBF
	<i>Stadtentwicklungsplan STEP 05 – Stadtentwicklung Wien 2005</i>	2005	STEP05
	<i>Imagefolder Hauptbahnhof Wien. Mehr als ein Bahnhof</i>	2014	IMAGEFOLDER HBF

### *Wien Europa Mitte*

*neue Lage Wiens in Europa*

*Hauptbahnhof als Knotenpunkt trans-europäischer Netze*

*verschiedene Maßstäbe von Zentralität*

Hervorgehoben wird in den untersuchten Dokumenten wiederholt die Position Wiens im europäischen Verkehrsnetz und die Notwendigkeit des Hauptbahnhofs als Infrastrukturprojekt aufgrund der *neuen Lage* Wiens innerhalb Europas. Dazu werden vor allem die Korridore der *Transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V)*, welche sich in Wien kreuzen, als Begründung hergeleitet: »Somit steht der neue Bahnhof Wien innerhalb des Transeuropäischen Netzes stellvertretend für den Verkehrsknoten Wien, der als Drehscheibe zwischen Ost, West, Nord und Süd fungiert; gleichzeitig markiert der Bahnhof aber auch jenen Punkt, in dem der TEN-Knoten im Stadtraum sichtbar bzw. erlebbar wird.« (AUSLOBUNG MASTERPLAN HBF: 10) Der Bahnhof und mit ihm der Stadtteil wird mit einer Zentrumsrolle auf verschiedensten Maßstäben aufgeladen: Europäisch, national, regional, städtisch, aber auch im Quartier. Von letzterem aus sind schließlich »Reiseziele in Österreich, Europa und der ganzen Welt schneller erreichbar« als von »keinem anderen Ausgangspunkt in Wien« (IMAGEFOLDER HBF: 3).

*Brückenfunktion zwischen Ost und West*

Auch der ursprüngliche Projektname des Stadtentwicklungsgebiets, *Wien Europa Mitte*, spiegelt diese Vorstellung wider und unterstreicht die Erzählung von Wien als Stadt, welche nun in die Mitte Europas gerückt ist. Der verbindende Bahnhof fügt sich optimal ein in die Rolle Wiens als Wirtschaftsstandort mit Brückenfunktion zwischen Ost und West »im Herzen Europas« (ebd.: 4): »Wien stärkt damit seine Position in der Mitte Europas und erhält als Wirtschaftsstandort eine schnelle und leistungsstarke Verbindung zu den wichtigsten Märkten« (ebd.).

In diesem Projekt wird die Bedeutung des Bahnhofs im europäischen Maßstab genauso kommuniziert wie für Wien, allerdings vordringlich aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht: Der Bahnhof und die an ihn anschließenden Stadtteile bieten als Qualität vor allem die gute Adresse, die sich durch optimale Erreichbarkeit im Schnittpunkt europäischer Transportkorridore auszeichnet. Andere Zielsetzungen, vor allem stadtplanerischer und städtebaulicher Art, rücken in den Hintergrund.

*verkehrlich und wirtschaftliches Zentrum mit guter Adresse*

Die Betonung des europäischen Kontextes für dieses Bahnhofsprojekt kann auch aus der Projektgeschichte erklärt werden: Planungen für einen durchgehenden Bahnhof, durch welchen Züge durchfahren können und nicht mehr umgestiegen werden muss, gab es für Wien bereits in der Monarchie (HARTIG 2015: 23). Der Fall des eisernen Vorhangs und die EU-Osterweiterung, welche die Lage Wiens als *Endstation* des europäischen Bahnnetzes aufhoben, und die daran anschließenden Entwicklungen wurden (neben geänderten Ansprüchen im Güterverkehr) zum Motor der Entwicklung: Das verkehrspolitische Ziel der Eisenbahndrehscheibe Wien zwischen Ost und West trieb die Umsetzung dieses Infrastrukturprojekts voran (Interview HRNCIR 2018).

#### *Der Bahnhof als Zentrum*

Abseits der europäischen Dimension, in welcher der Bahnhof als Knotenpunkt oder Drehscheibe mit bester Erreichbarkeit zu verstehen ist, wird Zentralität mit der Vorstellung von baulicher Dichte verbunden: Am Bahnhof soll sich »die Zentralität des Ortes in der Höhengestaltung widerspiegeln« (AUSLOBUNG MASTERPLAN HBF: 20). Es wird eine dichte, aber auch hohe bauliche Entwicklung angestrebt.

*bauliche Dichte*

Der Bahnhof selbst wird als Visitenkarte und identitätsstiftender Ort vermittelt und soll darüber hinaus, auch für die direkte Umgebung, Handels- und Dienstleistungszentrum als auch Bürozentrum sein. Die Definition des Gebiets als *City-Erweiterung*, also ein Ort, an welchem sich »die höchstrangigen Einrichtungen und Unternehmen der Stadtregion konzentrieren« (STEP 2025: 141), schlägt hier in dieselbe Kerbe. Unterstrichen wird diese Bedeutung durch die Ansiedlung von Hauptsitzen diverser Unternehmen, wie den ÖBB selbst oder der Ersten Bank.

*Imagebildung als Visitenkarte der Stadt*

Auch in den Qualitäten des *Sonnwendviertels* wird die infrastrukturelle Anbindung, aber auch die gute Versorgung mit Handel in dieser zentralen Lage hervorgehoben. Doch das Stadtquartier selbst rückt dabei in den Hintergrund: Obwohl 5 000 Wohnungen und ein Schulcampus errichtet werden, liegt der Fokus auf dem Bahnhof und der Entwicklung eines neuen Zentrums: Nicht nur innerhalb Wiens, sondern im europäischen Bahnnetz und auf der Landkarte der Unternehmenssitze.

*Fokus auf den Bahnhof*

Der Bahnhof befindet sich räumlich am Rande des Stadtentwicklungsgebiets. Betrachtet man das Gebiet von oben, fällt ins Auge, dass sich die bauliche Struktur des *Sonnwendviertels* um einen zentral gelegenen Park, den *Helmut-Zilk-Park*, erstreckt. Dieser Park, in Visualisierungen vor allem als Aufenthaltsraum präsentiert, verfügt auch über

eine implizierte Zentrumsrolle: Nämlich als Ort, an welchem die Bevölkerung zusammenkommt und sich begegnet.

Während in anderen Entwicklungsgebieten (beispielsweise beim *Nordwestbahnhof* mit seiner *grünen Mitte*) ein zentral platzierter Grünraum oft besonders hervorgehoben wird, bleibt der *Helmut-Zilk-Park* eher im Hintergrund. Erst in der späteren Entwicklungsphase wird der (bis dato nur zum Teil bereits fertiggestellte) Park offensiver beworben, wie beispielsweise bei der Entwicklung des bahnnahen Teils des Sonnwendviertels, welches unter dem Namen *Leben am Helmut-Zilk-Park* erfolgt. Das verdeutlicht, dass es sich beim *Hauptbahnhof Wien* in erster Linie um ein Infrastrukturprojekt handelt.

*Conclusio: Infrastrukturprojekt mit Quartiersentwicklung*

*Bahnhof als treibende  
Kraft für die  
Stadtentwicklung*

Der Treiber für die Stadtentwicklung ist der Bahnhof als Infrastrukturprojekt, dieser wird im globalen und europäischen Kontext als Knotenpunkt mit Wiens Bedeutung im Zuge der geänderten geopolitischen und ökonomischen Rahmenbedingungen legitimiert. Dies setzt nicht nur den Bahnhof als Verkehrsknoten in die Stadt, sondern gleichzeitig als Zentrum, um welches Stadtquartiere entwickelt werden. Dabei ist der Bahnhof auch ein Einkaufszentrum, dessen Angebot über den des Reisebedarfs hinausgeht. In den untersuchten Materialien wird der Bahnhof als Einkaufszentrum allerdings nur am Rande erwähnt, Überlegungen zur Integration in die Zentrenstruktur der umliegenden Gebiete, vor allem der Einkaufsstraße in der äußeren Favoritenstraße, wurden in der Planung zwar berücksichtigt (Interview HRNCIR 2018), der Standort folgte dennoch aus (inter)nationalen, verkehrspolitischen Anforderungen.

Dabei spiegelt sich ein Zentralitätsverständnis wider, welches an ein fordistisches europäisches Stadtmodell mit einem Zentrum anschließt. Dessen Nähe wird als großer Vorteil des Bahnhofs und der Quartiere deutlich gemacht, genauso aber auch die transnationale Vernetzung, welches wiederum auf einen relationalen Zentrumsbegriff schließen lässt. Die bauliche Dichte und symbolisch-ästhetischen Konstruktionen eines Images und Identität einer Visitenkarte für die Stadt runden dieses Verständnis ab.









## 5.4 Althangrund / Althan Quartier

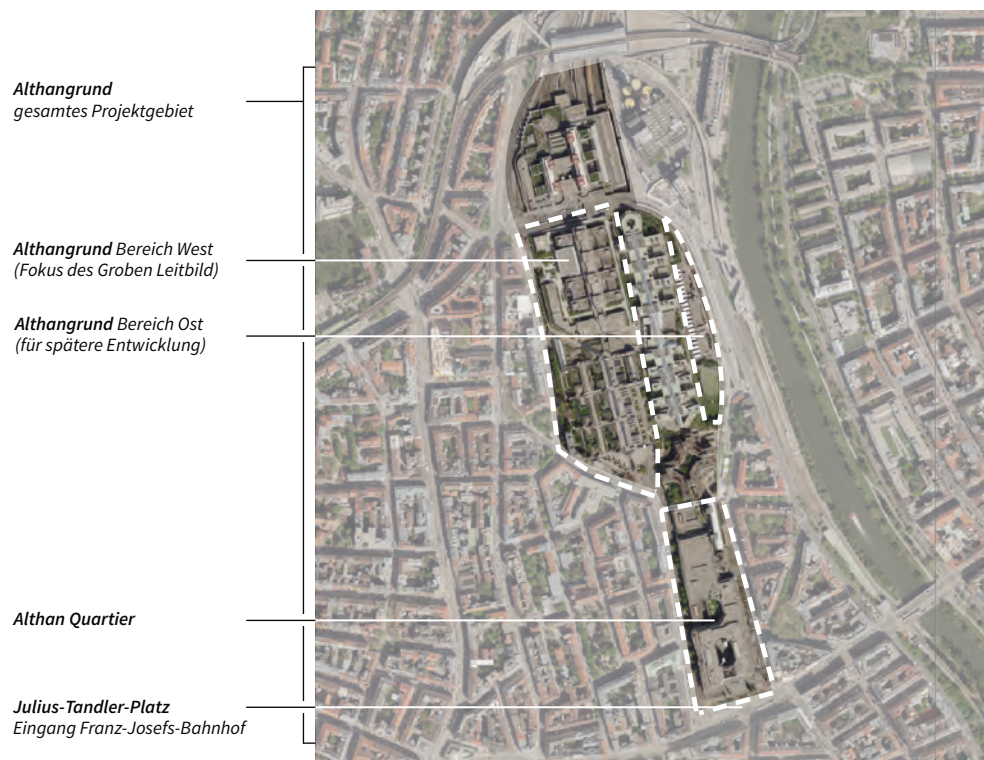
Als *Althangrund* wird das Gebiet der ab den 1970er-Jahren überbauten Bahnanlagen im Bereich des *Franz-Josefs-Bahnhofs* im 9. Bezirk bezeichnet, auf welchen (teils nicht mehr in Betrieb befindliche) Gebäude mit Universitäts-, Verwaltungs- und Büronutzungen stehen. Die Nutzung ist monofunktional, der Komplex bildet durch den Höhenunterschied zu den umliegenden, dichten und hauptsächlich von Wohnnutzung geprägten Quartieren einen Fremdkörper, der nur an wenigen Stellen durchquerbar ist. Am südlichen Ende des Gebiets schließt der *Julius-Tandler-Platz*, als Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs, an, auf welchem der Eingang des (überbauten) *Franz-Josefs-Bahnhofs* liegt.

Durch die Absiedlung großer Nutzerinnen wie der Wirtschaftsuniversität und der Bank Austria sowie dem allgemeinen schlechten baulichen Zustand der Gebäude waren Nutzungsänderungen absehbar. Daher wurde seitens der Stadt ein Leitbild mit dem Ziel einer ganzheitlichen Entwicklung erarbeitet.

In diesem wurde wegen des grundsätzlich guten Zustand des Überbauungsfundaments sowie der hohen Kosten und der Schwierigkeit des Abrisses (Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs) eine Transformation im Bestand festgesetzt: Grundsätzlich soll die Überbauung erhalten bleiben, wenngleich Änderungen, vor allem an den Übergangsfächen, gewünscht sind (GROBES LEITBILD ALTHANGRUND: 56).

**Abb. 23 (linke Seite)**  
Julius-Tandler-Platz mit Eingang zum Franz-Josefs-Bahnhof (rechts im Bild) am Südennde des Althangrunds bzw. am Eingang des zukünftigen Althan Quartiers (eigene Aufnahme 2018)

*Transformation im Bestand*



**Abbildung 24**  
Orthofoto Althangrund (genordet, Maßstab 1:12 500, eigene Darstellung, Datenquelle: STADT WIEN – DATA.WIEN.GV.AT 2017)

mehrere getrennt  
entwickelte  
Teilbereiche

Insgesamt umfasst das Gebiet 24 ha, wobei die Eigentumsverhältnisse zersplittert sind. Trotz des Anspruchs einer ganzheitlichen Entwicklung fokussiert sich das *grobe Leitbild* auf den nordwestlichen Teil des Gebiets. Für den südlichen Teil des Gebiets, das *Althan Quartier*, sind die Entwicklungen durch den Auszug der bisherigen Nutzerinnen und Nutzer schon konkreter: Hier gibt es ein *lokales städtebauliches Leitbild*, welches Basis für weitere Planungen und Architekturwettbewerbe darstellt.

## Interpretative Analyse der Stadtentwicklungsdokumente

In dieser Arbeit werden zwei Teilgebiete näher untersucht: Zum einen der nordwestliche Teil des Gebiets, welcher im übergeordneten *groben Leitbild* behandelt wird sowie das südliche gelegene *Althan Quartier*, wo es neben dem lokalen städtebaulichen Leitbild bereits Architekturwettbewerbe und weiterführende Planungen gibt (siehe *Abbildung 24*). Die grundlegenden Rahmenbedingungen und (stadtplanerischen) Zielsetzungen sind für beide Gebiete dieselben, daher scheint eine Betrachtung beider Teilbereiche besonders interessant.

**Tabelle 7**  
Übersicht analysierter  
Materialien zum  
*Althangrund* und  
dem *Althan Quartier*

DOKUMENT	JAHR	VERWEIS IN DIESER ARBEIT
<i>Entwicklung Althangrund:</i> Planungsprozess und Grobes Leitbild	2014	GROBES LEITBILD ALTHANGRUND
<i>09., Julius-Tandler-Platz / Althangrund.</i> <i>Lokales städtebauliches Leitbild</i>	2017	LOKALES STÄDTEBAULICHES LEITBILD
<i>Der Althan Hub. Zentrumsbildung im Althan Quartier</i>	2017	ALTHAN HUB

Neben den in *Tabelle 7* gelisteten Dokumenten wurden zusätzlich Image- und Kommunikationsmaterialien in die Analyse miteinbezogen, insbesondere die Projektthempage zum *Althan Quartier* (6B47 ALTHAN QUARTIER ALPHA GMBH & CO KG 2018).

### *Althangrund: Platz als Zentrum*

Zielsetzungen aus dem  
Beteiligungsprozess

Im *groben Leitbild*, welches für den nördlichen Teil des Gebiets in einem Beteiligungsprozess erarbeitet wurde, werden nicht nur grundlegende Zielsetzungen für das Gebiet formuliert, sondern auch ein Rahmen für die zukünftigen Strukturen und Nutzungen festgelegt. Als Zielsetzungen werden dabei eine hohe Nutzungsmischung, Grünraumversorgung sowie eine gute Integration des neuen Stadtteils mit besserer Vernetzung mit der Umgebung festgelegt. (vgl. GROBES LEITBILD ALTHANGRUND)

*Platz als baulich  
manifestiertes Zentrum*

Für die zukünftige Struktur des Entwicklungsgebiets wird dabei ein *zentraler Platz* vorgesehen. Dieser liegt am Schnittpunkt zweier Verbindungsachsen (des Fuß- und Radverkehrs) und »soll als Anziehungspunkt innerhalb des Areals« und dessen Belebung dienen (ebd.: 74). Dabei soll der Platz »als funktionales Zentrum mit einer Vielzahl von Nutzungsmöglichkeiten einen identitätsstiftenden Charakter für das Gebiet erfüllen« (ebd.: 57), und vor allem eine Vielzahl an Nutzungsmöglichkeiten, inklusive

Gastronomieeinrichtungen, bieten. Das Zentrum wird hier als belebter, mit verschiedenen Aufenthaltsqualitäten ausgestatteter Ort, der gut erreichbar ist, gesehen.

Im *groben Leitbild Althangrund* findet sich Zentrum also als Idee des wichtigsten Platzes eines Stadtteils, der Anziehungspunkt und identitätsstiftend für die Umgebung ist. Fragen nach der sozialen Dimension des Zentrums stehen hier im Vordergrund, erreicht werden soll das durch ein *funktionales Zentrum*: Funktional heißt hier gleichzeitig identitätsstiftende Funktion zu haben und ein Angebot an Nutzungsmöglichkeiten zu bieten. Wie genau diese Ziele zu erreichen sind, wird nicht näher ausgeführt, außer, dass dieses Zentrum baulich manifestiert wird: Ein attraktiver, belebter Platz soll entstehen, an dessen Stelle heute ein wenig genutzter Durchgangsraum zu verschiedenen, vor allem universitären Einrichtungen, liegt. Der Maßstab und die Zielgruppe des Zentrums ist hier mit der Bevölkerung der neu bebauten Gebiete sowie der umliegenden Wohnquartiere vergleichsweise klein und lokal beschränkt: Dieses Zentrum wird für ein wohnwertes *Grätzl* imaginiert.

*Zentrum für  
wohntwertes Grätzl*

#### *Althan Quartier: Erlebnisorientierte Einkaufswelt als Zentrum*

Während die Zielsetzungen für den nordwestlichen Teil des Gebiets als Quartiersentwicklung bezeichnet werden können, wird bei der Analyse der Dokumente des südlichen Teils, dessen Abschluss der *Julius-Tandler-Platz* darstellt, ein ganz anderes Zentrumsverständnis deutlich. In diesem Bereich, in dem sich auch der eigentliche Bahnhof befindet, werden teilweise Gebäude adaptiert (»refurbishment«), teilweise neu errichtet.

*Teilumbau des  
südlichen Teils*

Die im *lokalen städtebaulichen Leitbild* formulierten Zielsetzungen wie Nutzungsdurchmischung, Hochhausentwicklung, Erdgeschoßnutzung für Handel und öffentlich zugänglicher Frei- und Grünraum weisen bereits auf eine implizierte Zentrumsbedeutung des Ortes hin (vgl. *LOKALES STÄDTEBAULICHES LEITBILD*).

Der Projektträger selbst hingegen forciert die Zentrumsbildung an diesem Ort expliziter: Dazu wurde eine Studie (*Der Althan Hub. Zentrumsbildung im Althan Quartier*) erstellt, welche Fragen zur *Zentrumsbildung* ausdrücklich als Ziel hat. Darin wird das *Althan Quartier* als Zentrum verschiedenster Aspekte und Zielgruppen dargestellt, es ist sowohl »touristisches Gateway«, »sanfter Mobilitätsknoten«, »Bezirkszentrum« als auch die »Antithese zur Shoppingmall«. Diese Aneinanderreihung von Begriffen wird mit Bedeutung auf- bzw. überladen und damit werden nicht nur Bezüge zum Bezirk und der Stadt hergestellt, sondern auch weit darüber hinaus. So werden zum Beispiel Verbindungen mit der Franz-Josefs-Bahn bis in die Wachau und das Kamptal, mit dem naheliegenden Donaukanal bis nach Bratislava und mit Euroveloradwegen zu einem europäischen Kontext gezeichnet. (ALTHAN HUB: 34ff)

*Zentrumsbildung  
durch Projektträger*

*Zentrum in allen  
Maßstäben*

Das *Althan Quartier* soll Zentrum und auch selbst Tourismusdestination werden: »Das moderne Althan Quartier hat die Chance, zu einer der Top-Sehenswürdigkeiten von

*Zentrum als  
touristischer  
Anziehungspunkt*

Wien zu werden, sodass es schon bevor man nach Wien reist, beim Surfen auf Reiseplattformen als ›Place to visit‹ auftaucht. Moderne, bemerkenswerte Architektur paart sich hier mit einem hochwertigen, regionalen gastronomischen Angebot.« (ALTHAN HUB: 39) Parallelen zum Museumsquartier werden gezogen, dennoch reduziert sich hier die vermeintliche Anziehungskraft auf Qualitäten der Architektur und der Konsummöglichkeiten. Auf alle Fälle wird versucht, eine sehr breite Zielgruppe anzusprechen: Das *Althan Quartier* soll nicht nur für die umliegende Bevölkerung und die Arbeitenden vor Ort, sondern auch für Touristen Zentrum sein.

*Zentrumsbildung als  
Programmierung von  
Nutzungen*

Diese (hoch gegriffene) Setzung des Ortes und die damit einhergehenden Formulierungen zur Zentrumsbildung stehen in direkter Abhängigkeit zu Fragen des Nutzungskonzepts: Gemeinsam mit stadträumlichen Anforderungen, vor allem für die Erdgeschoß- und Sockelzonen als Schnittstellen zur Umgebung, wird die Nutzung der Gebäude mit vielfältigen, thematisch gebündelten Dienstleistungs- und Handlungseinrichtungen als erlebnisreiches Zentrum beschrieben. Die Zentrumsbildung besteht hier aus einer *Programmierung* der (vor allem Dienstleistungen und Handel umfassenden) Nutzungen. Dabei stehen selbstverständlich die Ansprüche des Projektentwicklers dahinter, welcher eine möglichst attraktive Immobilie schaffen möchte.

Die Vielfalt der Nutzungen und deren Bedeutung für die umliegende Quartiere wird auch in anderen Kommunikationsmaterialien betont. Dabei steht aber mehr die Integration des Areals ins Umfeld im Vordergrund: Die Transformation »von einer Barriere zu einem neuen Quartierszentrum«, in welchem es »statt infrastruktureller ›Monokultur‹ [...] einen bunten Nutzungsmix geben [wird], der Wohnen, Arbeiten, Soziales, Gewerbe und Tourismus vereint und somit ein neues, lebendiges Stadtquartierzentrum entstehen lässt« wird in vielerlei Hinsicht als gewinnbringender Mehrwert für die Umgebung betont (THE SKILLS GROUP GMBH / 6B47 REAL ESTATE INVESTORS AG 2018). Zentrum zeichnet sich hier als Vielfalt von Funktionen aus, dabei aber vor allem von konsumorientierten Angeboten, aber gleichzeitig auch als Ort mit hervorstechender Architektur.

*Conclusio: Akteursabhängiger Zentrumsbegriff*

*zwei unterschiedliche,  
akteursabhängige  
Zentrumsbegriffe*

Auf dem *Althangrund* wird deutlich, wie unterschiedlich der Zentrenbegriff verwendet wird: Obwohl direkt nebeneinander gelegen, könnten die Konstruktionen von Zentren beider Teilgebiete unterschiedlicher nicht sein.

Das hängt nicht nur von projektspezifischen Rahmenbedingungen ab. Kann das grobe Leitbild von einer neuen baulichen Struktur auf der Überplattung ausgehen, sind im *Althan Quartier* auch Umbau und Transformation von Bestandsbauten vorgegeben. Doch auch die Interessenslagen sind andere: Während das von der Stadt in Kooperation mit den Anrainern, Eigentümern und Nutzern erarbeitete *grobe Leitbild* stadtplanerische Ziele verfolgt und damit dem Interessensausgleich aller verpflichtet ist,

versteht sich die Zentrumsbildung des *Althan Quartiers* viel mehr als Branding und Verkaufsargument für den Standort. Stadtplanerische Vorgaben sind bereits durch das lokale städtebauliche Leitbild und der darauf basierenden Flächenwidmung abgedeckt. Die Zentrumsbildung, und damit die konstruierten Vorstellungen von Zentren, kann hier mit der Produktion schöner Standortfaktoren und durch Erzählung aufgeladenen Angeboten arbeiten. Die dabei entstehenden, übertriebenen Standorteigenschaften verhelfen einer Stärkung der Marke und dienen dadurch als Verkaufsargument – und das gezeichnete Bild der Integration ins Umfeld mit einem multifunktionalen Angebot sowie neuen Grün- und Freiräumen sowie Verbindungen zur erhöhten Akzeptanz für das Projekt.

*interessensgeleitete  
Zentrumskonstruktion*







## 5.5 Seestadt Aspern

Im Nordosten der Stadt befindet sich mit der *Seestadt Aspern* nicht nur das größte Stadtentwicklungsgebiet Wiens, sondern eines der größten Europas. Auf 240 ha Fläche entsteht auf dem ehemaligen *Flugfeld Aspern* ein Stadtteil, der von 20 000 Menschen bewohnt werden und Arbeitsplätze für ebenso viele Menschen bieten soll. (FORTSCHREIBUNG MASTERPLAN SEESTADT: 10, 32) Es handelt sich dabei um einen neuen Stadtteil, der auf einer leeren Fläche entsteht und nur in der Anknüpfung an das Umfeld mit vorhandenem Bestand konfrontiert ist.

**Abb. 25 (linke Seite)**  
*Seestadt Aspern*  
(eigene Aufnahme  
2018)

Innerhalb des Stadtgefüges befindet sich die *Seestadt Aspern* im peripheren Nordosten der Donaustadt (siehe dazu *Abbildung 20* auf Seite 73). Die Donaustadt verfügt über ein starkes Bevölkerungswachstum, viele Flächenreserven und ist ein sehr heterogen gewachsener Bezirk, in welchem sich landwirtschaftliche Flächen, größere Strukturen aber auch Einfamilienhäuser verteilen. Über die Jahrzehnte hinweg kann die Entwicklung mehr als Patchwork denn als strukturierte, gesamtheitliche Planung bezeichnet werden. Als Zielgebiet der Stadtentwicklung im *STEP05* definiert, werden entlang der durch den Osten der Donaustadt verlängerten U-Bahnlinie U2 viele neue Bauten errichtet und projektiert. (vgl. dazu auch MA 21 2013)

*Lage im Stadtgefüge*

In diesem Kontext ist die *Seestadt Aspern* einer der Entwicklungsschwerpunkte, nicht nur der Donaustadt, sondern Wiens. Nach einem Masterplan des Architekten Johannes Tovatt soll hier ein dichter Stadtteil rund um einen See entwickelt werden, der urban und durchmischt sein soll (vgl. STEP05: 217f).

Erste Planungen für dieses Gebiet wurden in den 1990er-Jahren erstellt. Das aktuelle Projekt ging aus der Ausschreibung 2004 des Masterplans hervor. 2007 wurde er nach Überarbeitung vom Wiener Gemeinderat beschlossen, erste Bautätigkeiten starteten 2009/2010. (FORTSCHREIBUNG MASTERPLAN SEESTADT: 12f)

### Interpretative Analyse der Stadtentwicklungsdokumente

DOKUMENT	JAHR	VERWEIS IN DIESER ARBEIT
<i>STEP 05 – Stadtentwicklung Wien 2005</i>	2005	STEP05
<i>Masterplan Flugfeld Aspern</i>	2007	MASTERPLAN SEESTADT
<i>Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch</i>	2009	PARTITUR DES ÖFFENTLICHEN RAUMS
<i>Die Instrumente des Städtebaus. Vision + Wirklichkeit</i>	2011	INSTRUMENTE DES STÄDTEBAUS
<i>aspern Die Seestadt Wiens. Fortschreibung Masterplan</i>	2018	FORTSCHREIBUNG MASTERPLAN SEESTADT

**Tabelle 8**  
Übersicht analysierter Materialien zur *Seestadt Aspern*

Zur *Seestadt* sind aufgrund der Dimension und des langen Zeithorizonts des Projekts viele Unterlagen vorhanden. Diese werden hauptsächlich von der *Wien 3420 Aspern Development AG*, welche im Eigentum der Stadt Wien und der Bundesimmobiliengesellschaft steht (ASPERN DIE SEESTADT WIENS 2009) und in Zusammenarbeit mit städtischen Planungsstellen für die Entwicklung und Verwertung der Flächen zuständig

ist, publiziert. Näher untersucht wurden die in *Tabelle 8* gelisteten Dokumente sowie ergänzende Informationsmaterialien.

Zusätzlich wurde das Strategiedokument *Wo willst du hin, meine Donaustadt? Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt* (MA 21 2013) untersucht, welches in einem größeren Maßstab die (benachbarten) Entwicklungen entlang der U-Bahn-Linie U2 vorgeben soll.

### *Zentrum als Standortqualität*

*Entwicklung auf der  
»grünen Wiese«*

Die periphere Lage im Nordosten der Stadt auf einer *leeren Fläche*, welche das Flugfeld und seine Nachnutzungen hinterlassen haben und wenig Bezug zu den umliegenden Siedlungsgebieten hat, ermöglicht eine Planung, welche viele Freiheiten ausnutzen kann und auf wenig Bestehendes Rücksicht nehmen muss. Diese fehlenden Anknüpfungspunkte ermöglichten auch den planerischen Zugang, diesen Stadtteil mit der Benennung als neuen Ort zu produzieren. Ein künstlich errichteter See, welcher nicht nur der zukünftige Naherholungsbereich für das Gebiet wird, dient dabei zur Adress- und Identitätsbildung: Die *Seestadt* soll dadurch kein leerer Ort im Stadtgedächtnis sein, sondern als stadtweit bekanntes Stadtentwicklungsgebiet und Marke etabliert werden, als Ort, an dem etwas passiert. Diese Marke bedingt auch ein Versprechen an das, was an dieser Stelle zukünftig entstehen soll. Dieses Versprechen dient gleichzeitig auch als Motor der Entwicklung (Interview LANG 2018).

*Adress- und  
Identitätsbildung*

*Seestadt als Zentrum  
für die Donaustadt*

Ein Bestandteil dieses Versprechens ist Zentralität: Die Seestadt soll ein Zentrum für die Donaustadt bzw. das Zentrum für den östlichen Teil des 22. Bezirks werden (vgl. MASTERPLAN SEESTADT: 14, 52, FORTSCHREIBUNG MASTERPLAN SEESTADT: 10, auch MA 21 2013). Ein Zentrum an diesem Ort lässt sich nicht aus der historischen Entwicklung heraus begründen, außer dem Umstand der großen verfügbaren und nahezu bestandsfreien Flächenreserve. Daher ist für die Entwicklung des Gebiets die Frage, wie und in welcher Form die Seestadt ein Zentrum für die Donaustadt werden soll, besonders relevant: Die Beziehung zur Umgebung muss gänzlich neu entwickelt werden, wie auch im Masterplan hervorgehoben wird (MASTERPLAN SEESTADT: 32). Zentralität wird dabei zur Standortqualität des neuen Stadtteils: »Durch die Entwicklung eines attraktiven urbanen Zentrums mit kurzen Wegen zu allen Lebensfunktionen, mit vitalen Wechselbeziehungen zum engeren und weiteren Umfeld und mit eindeutigen Vorrang für den Öffentlichen Verkehr, soll die Ausstattungsqualität im Nordosten Wiens deutlich verbessert« werden (ebd.: 20).

Zentrum wird hier zunächst in einem CHRISTALLERischen Sinne verstanden: Zentralität bedeutet, dass die Seestadt als Zentrum die *Ausstattungsqualität* der Donaustadt verbessert, also die Versorgungsfunktionen und Infrastruktur (Verkehrsanbindung). Während die Versorgungsfunktionen, welche explizit eine »Vollversorgung mit Handelswaren« bieten sollen (ebd.: 80), erst im Zuge der Entwicklung des Gebiets entste-



**Abbildung 26**  
 Baublöcke des Masterplans, überlagert auf einem Orthofoto (genordet, Maßstab 1:25 000, eigene Darstellung, Datenquellen: WIEN 3420 ASPERN DEVELOPMENT AG 2018, STADT WIEN - DATA.WIEN.GV.AT 2017)

hen, wurde durch den frühen Anschluss an das U-Bahn-Netz (2013 eröffnet) versucht, der »bescheidenen« Standortqualität (vgl. ebd.: 20) mit direkten planerischen Eingriffen entgegenzuwirken.

Zusätzlich wird die Wichtigkeit und Zentralität des Ortes auch auf regionaler Ebene konstruiert: Aufgrund der Lage an der Bahnachse Wien – Bratislava, die im Norden des Gebiets verläuft, wird die *Seestadt* in verschiedenen Dokumenten wiederholt als scheinbar logische Verknüpfung der *Twin Cities* Wien und Bratislava dargestellt (vgl. ebd.). So wird die Adressbildung neben dem prägnanten See auch noch durch eine internationale, zentrale Bedeutung aufgewertet. Doch außer einem Bahnhof, der nach Fertigstellung relativ schnelle Verbindungen zu den Hauptbahnhöfen Wien und Bratislava anbieten kann, ist keine spezielle Bedeutung der Seestadt im Kontext der Städtekooperation zu erkennen.

*zwischen Wien und Bratislava*

#### *Die Seestadt als Abbild der europäischen Stadt*

Bei der Betrachtung des Masterplans (siehe *Abbildung 26*) spiegelt sich die monozentrische, radiale Struktur der Bebauung wider. Die bauliche Figur kann als Versuch gedeutet werden, die typische europäische Stadt nachzubauen, mithilfe radial angeordneter Straßen, die auf ein Zentrum mit besonderer Bedeutung, in diesem Falle dem See statt einem säkularen Bau, zugehen und einer Ringstraße (nun *Sonnenallee*), die den innersten Bereich abtrennt. Auch die dazugehörigen Bilder und beschreibenden Texte möchten an eine typische europäische Stadt erinnern: Im Kernbereich soll es

*bauliche Figur mit monozentrischer Struktur*

viele Fußgängerbereiche geben, und als wichtigste Zentren werden eine Einkaufsstraße und der Bahnhof beschrieben (MASTERPLAN SEESTADT: 19).

Zusätzlich werden durch die hohe bauliche Dichte sowie durch die Eigenständigkeit der baulichen Struktur mit dem prägnanten Kontrast zur umgebenden Landschaft typische, der *europäischen Stadt* zugeschriebene Elemente aufgegriffen.

*Zentren in der Seestadt* Abseits des Sees als Zentrum der baulichen Struktur werden Zentren innerhalb der *Seestadt* als attraktive öffentliche Räume beschrieben: Allen voran der Bahnhof im Norden, die Geschäftsstraße und die öffentlichen Flächen beim See sollen jene Orte werden, die in der Hierarchie der öffentlichen Räume ganz oben stehen (»Herz des urbanen und kommerziellen Lebens in dem neuen Stadtteil«, ebd.: 100) und eine hohe Dichte an Funktionen bieten (ebd.: 33, 78, PARTITUR DES ÖFFENTLICHEN RAUMS: 30). Gleichzeitig sind dies die am besten erschlossenen Teile. Die Idee eines Zentrums innerhalb der Seestadt ist die eines gut erreichbaren, mit vielen Versorgungs-, Dienstleistungs- und Konsumangeboten ausgestatteten Ortes mit Aufenthaltsqualität. Fast alle Orte, an denen viele Nutzungen mit starker Durchmischung ihren Platz finden sollen, werden hier als Zentren konstruiert. Diese sollen dabei für die ganze *Seestadt* bzw. sogar für ganz Wien Bedeutung haben (ebd.: 28). Innerhalb der Seestadt werden also Orte, an denen eine etwas *stärkere* Nutzung vorherrscht, automatisch mit Zentren gleichgesetzt, wobei eine Beliebigkeit des Gebrauchs des Begriffs deutlich wird.

*Tor zu Wien* Nicht nur durch die Nutzung, auch baulich und symbolisch, werden diese Orte zu Zentren verdichtet: »Im Zentrumsbereich rund um den Bahnhof im Norden des Gebiets ist die Gebäudehöhe nicht nur Folge der hohen Dichte. An dieser Stelle soll ein ›Tor zu Wien‹ signalisiert werden.« (MASTERPLAN SEESTADT: 84)

#### *Aushängeschild mit Bedeutungsüberschuss*

*Vorzeigeprojekt der Stadtentwicklung* Als größtes Stadtentwicklungsgebiet und *Aushängeschild* der Wiener Stadtplanung wird die *Seestadt Aspern* vielseitig präsentiert und beworben. Dabei wird ein Bild einer Stadt gezeichnet, welches weit über Wien hinaus Vorbildwirkung ausstrahlen soll: »Von allen öffentlichen Transportsystemen erschlossen, zwischen zwei Hauptstädten gelegen und mit einem Nutzungsprogramm konfrontiert, das sowohl hinsichtlich Vielfalt als auch Nutzungsintensitäten ein breites Angebot fordert, bietet das Entwicklungsvorhaben die Gelegenheit, Maßstäbe hinsichtlich neuer Stadtgebiete in Europa zu setzen.« (ebd.: 26) Die *Seestadt* bietet also alles, was man sich heute von einer modernen Stadt wünscht: Wohnen, Arbeiten, öffentliche Räume und Urbanität, Naherholung und Wasser, nachhaltige und energieeffiziente Bebauung, gute Erreichbarkeit und vieles mehr. Auch energetische Eigenschaften werden dem Gebiet zugesprochen (ebd.), der See soll sogar ein »energetische[s] Zentrum« werden (PARTITUR DES ÖFFENTLICHEN RAUMS: 70), wiewohl nicht ganz klar ist, was damit gemeint ist.

Die *Seestadt* ist explizit als das Zentrum für den Nordosten Wiens geplant. Dabei folgt das Projekt den nach HATZ/WEINHOLD beschriebenen *neuen urbanen Zentren*: Die Stadtentwicklung konzentriert sich auf eigenständige, Nutzungsdurchmischte Stadtteile, wobei die Eigenständigkeit auch in der Identität hervorgehoben wird.

Die *Seestadt* geht darüber hinaus, indem sie mehr als eigenständige Stadt denn als Stadtteil benannt und präsentiert wird: Sie ist »zwischen zwei Hauptstädten« gelegen, was schon deutlich macht, dass sie nicht als fortgesetzte Bebauung Wiens verstanden wird (vgl. auch INSTRUMENTE DES STÄDTEBAUS: Vorwort), sie ist der Ort, an dem der »Versuch der Herstellung von ›Stadt‹, in der sich die Qualitäten des 19. und 21. Jahrhunderts treffen sollen«, stattfinden soll (PARTITUR DES ÖFFENTLICHEN RAUMS: 5). Betrachtet man die städtebauliche Einbettung der *Seestadt* wird klar, dass hier ein Fremdkörper auf ein großes leeres Feld gesetzt wird – und, dass dieser Kontrast ganz willkürlich gesetzt wird: »Multifunktionale hohe Gebäude bilden hier markante Blickpunkte in einem Bereich, in dem ansonsten plötzlich die Landschaft den Ton angibt.« (MASTERPLAN SEESTADT: 100)

*Seestadt als eigenständige Stadt*

*Conclusio: Eine europäische Stadt als neues Zentrum*

Die *Seestadt* ist aufgrund der Rahmenbedingungen und ihrer Größe sicherlich ein Sonderfall. Sie kann als Versuch gesehen werden, die europäische Stadt, die hier als *Urban Imaginary* in der Planung vorherrscht, als Ganzes im Kleinen umzusetzen. Als Stadt im Nordosten Wiens, eine Art Fremdkörper in einem Gebiet, in welchem keine »[k]lassische Vorstellungen von Urbanität« gelten (MA 21 2013: 5). Hier wird eine postfordistische, polyzentrale Stadtstruktur mithilfe einer Stadt fordistischen Modells implementiert.

*fordistische, monozentrische Stadt in einer postfordistischen, polyzentralen Stadtstruktur*

Dieser Fremdkörper soll das Zentrum eines Gebiets werden, in welchem es keine ausgeprägte Zentrenstruktur gibt: Dazu wird nicht nur eine Stadt gebaut, sondern auch mit vielen planerischen Mitteln versucht, die Zentralität des Ortes und damit die Bedeutung für die Umgebung zu festigen. Dabei spielt nicht nur das Konsumangebot, welches über ein eigenes Einkaufsstraßenmanagement wie ein Einkaufszentrum verwaltet wird, eine bedeutende Rolle, sondern auch die Ansiedelung von bedeutenden sozialen Infrastrukturen wie Schulen und Verwaltungsbauten. Schritt für Schritt wird versucht, das Versprechen von Zentralität durch die Steigerung der Anziehungskraft der *Seestadt* einzulösen und in den täglichen Wegen der Bevölkerung zu verankern.





Zentrum



## 5.6 Zentren im Wiener Stadtplanungsdiskurs

Aus der Analyse des Wiener Stadtplanungsdiskurses und der *local stories* wird eine große Bandbreite der Verständnisse des Begriffs Zentrum in Wien deutlich. Doch nicht nur die Definition und der Maßstab bzw. die Reichweite eines Zentrums werden unterschiedlich verstanden, auch die Bedeutung von Zentren und Zentralität für die Stadtentwicklung sowie die daraus abgeleiteten Legitimationen und Ziele sind vielfältig.

**Abb. 27 (linke Seite)**  
»Zentrum« (Wien, eigene Aufnahme 2018)

In *Tabelle 9* sind die verschiedenen Zentrenbegriffe im Wiener Stadtplanungsdiskurs nach den in *Kapitel 4.3* definierten Analysekatoren eingeteilt. Diese Übersicht ist als erste Annäherung an das Verständnis von Zentren zu sehen.

RÄUMLICHES BETRACHTUNGSGEBIET	BAULICH	FUNKTIONAL	GESELLSCHAFTLICH-SOZIAL	SYMBOLISCH	VERNETZT
Stadt Wien		●	●	●	
Hauptbahnhof Wien	●	●		●	●
Althangrund / Althan Quartier		●		●	
Seestadt Aspern	●	●	●	●	

**Tabelle 9**  
Übersicht über die untersuchten Zentralitätsdiskurse in Wien

Gut ersichtlich ist, dass sich sowohl die *local stories* untereinander als auch im Vergleich zum lokalen Diskurs auf städtischer Ebene unterscheiden.

### Zentralität in den *local stories* der Wiener Stadtquartiere

In allen untersuchten *local stories* ist Zentrenbildung und Zentralität ein Thema: Auf unterschiedliche Art und Weise werden Bilder eines Zentrums gezeichnet und auf unterschiedliche Art und Weise in der Stadtentwicklung eingesetzt.

Zentren  
algegenwärtiges  
Thema

Betrachtet man den *Hauptbahnhof Wien* mit seinen angrenzenden neuen Stadtteilen *Quartier Belvedere* und *Sonnwendviertel*, wird Zentralität in einem großen, europäischen Maßstab verstanden. Der Knotenpunkt mehrerer *transeuropäischer Achsen* dient als Legitimation für ein Infrastrukturprojekt und fügt sich in die Vorstellung von Wien als wirtschaftlich attraktiven Standort, der mitten in Europa gelegen ist und mit seiner Brückenfunktion Ost und West verbindet, ein: Der ursprüngliche Projektname, *Wien Europa Mitte*, nimmt diese verkehrliche und wirtschaftliche Zentralität der Stadt in Europa auf.

verschiedene Zentren  
und Zentralitäten

Im *Althan Quartier* hingegen werden ganz andere Bilder gezeichnet: Hier wird ein Zentrum präsentiert, welches eine Vielzahl von erlebnis- und konsumorientierten

Angeboten bieten soll. Zentrenbildung wird vor allem als Konzeption verschiedenster Angebote und Programmierung von Nutzungen verstanden. Funktionsvielfalt, aber auch die Angebotsvielfalt, wird in den Vordergrund gestellt, um dadurch ein für das Umfeld attraktives Projekt zu etablieren, den Ort mit Identität aufzuladen und die Akzeptanz der umliegenden Bevölkerung zu stärken. Im direkt benachbarten Teil des *Althangrund*s, für welches von der Stadt Wien ein grobes Leitbild erstellt wurde, ist Zentrenbildung vielmehr baulich und stadträumlich: Zentrum findet sich hier als Vorstellung eines Platzes, also baulich ausgeformt. Hier wird deutlich, wie unterschiedliche Akteurinnen und Akteure unterschiedliche Interessen verfolgen und mit unterschiedlichen Bildern von Zentrum diese unterstreichen: Während das Leitbild von der Stadt mit Anrainerinnen und Anrainern sowie Stakeholderinnen und Stakeholdern erstellt wurde, geht die Zentrenbildung im *Althan Quartier* vom Projektentwickler aus.

akteurs- und  
interessensgeleitete  
Konstruktion von  
Zentren

Die *Seestadt Aspern* nimmt als eines der größten Stadtentwicklungsgebiete Europas eine Sonderrolle ein. Hier wird, zumindest aus dem eigenen Selbstverständnis, nicht nur ein Stadtteil, sondern eine Stadt gebaut: Die *Seestadt*, in deren Zentrum ein künstlicher See liegt. Dieser liegt in der Mitte einer radialen baulichen Struktur, die idealtypische Vorstellungen der *europäischen Stadt* widerspiegelt. Die *Seestadt* als Stadt wird dabei als Zentrum für den Nordosten der Donaustadt gesetzt.

Zentren und das  
Idealbild der  
europäischen Stadt

Diese drei *local stories* zeigen, wie sehr der Zentrenbegriff von der Art des Stadtentwicklungsprojekts abhängt. Das Infrastrukturprojekt *Hauptbahnhof Wien* kann als Entwicklung eines neuen Zentrums verstanden werden: Als Bahnhof in der Stadt, als Knotenpunkt in Europa. Transformationsgebiete wie der *Althangrund* bzw. das *Althan Quartier* sehen in der (gedachten oder gebauten) Zentrenfunktion ein Asset, welches vor allem die Integration in den Bestand legitimiert – hier übernehmen Zentren einen wichtigen Bestandteil der Quartiersentwicklung. Ein Stadterweiterungsgebiet *auf der grünen Wiese* hingegen ist selbst Zentrumsentwicklung für die Umgebung – aber auch Quartiersentwicklung im Inneren: Die *Seestadt* ist nicht nur ein Zentrum, sondern braucht auch selbst wiederum Zentren.

## Der lokale Diskurs zu Zentralität in der Wiener Stadtentwicklung

Local stories im  
Kontext der Wiener  
Stadtentwicklung

Betrachtet man die verschiedenen Fallbeispiele im gesamtstädtischen Stadtentwicklungsdiskurs, zeigt sich, dass die beschriebenen *local stories* sich in die *Erzählungen*, welche den Planungsdiskurs einer Stadt prägen, einfügen. In Wien ist dies nicht nur die Vorstellung der wachsenden Stadt, die immer wieder betont wird, sondern auch die (mittlerweile nicht mehr ganz so) *neue Lage* Wiens im nach Osten gewachsenen Europa. Wien selbst sieht sich als zentraler Wirtschafts-, Wissenschafts- und Forschungsstandort, aber auch als touristisches Zentrum und politisches und wirtschaftliches Bindeglied. Die *local stories* übernehmen dieses Selbstbild und unterstreichen es mit ihrem vermeintlichen Beitrag zu diesen Vorstellungen. Dabei werden auch Bilder von zentralen Lagen gezeichnet, wie der *Seestadt* als Stadt zwischen Wien und Bratislava.

In der Analyse der Wiener Stadtentwicklungsdokumente sticht vor allem die Vorstellung einer Zentrenstruktur mit einer Vielfalt unterschiedlicher Zentren als versorgende Orte mit vielen Funktionen hervor. Zentren sind dabei weniger als abgestufte, hierarchische Versorgungsstandorte zu denken, sondern sind vielmehr im Sinne der Polyzentralität zu verstehen: Mit verschiedener Charakteristik und mit Funktionen, die über Handel und Dienstleistung hinausgehen. Sie alle zeichnen sich aber vor allem durch ihren Bedeutungsüberschuss für die nähere Umgebung, den Bezirk oder gar die ganze Stadt aus. Zentren sind dabei normative Schwerpunktsetzungen für die räumlichen Entwicklung seitens der Wiener Stadtplanung. Die (wieder) zunehmende Relevanz von Fragen der Zentrenentwicklung wird auch anhand des eigenen, in Ausarbeitung befindlichen *Fachkonzept Zentren* deutlich. Waren Zentren im *Stadtentwicklungsplan 2005* noch ein Teil des räumlichen Wirtschaftsleitbildes, haben sie im aktuellen Stadtentwicklungsplan ein eigenes Kapitel mit eigenen Zielsetzungen erhalten.

*Polyzentralität*

Die Planung verfolgt mit der erhöhten Aufmerksamkeit gegenüber Zentren und der konkreten Definitionen von Zentren und damit Entwicklungsschwerpunkten vor allem zwei Zwecke: Zum einen ist es für die Abstimmung der räumlichen Entwicklung wichtig, für die verschiedenen, nicht direkt der Stadtplanung zugehörigen, städtischen Aufgabenträger bei der Standortwahl von Einrichtungen, die zentrale Funktionen erfüllen, eine Orientierungshilfe zu geben, um die zukünftige Zentrenentwicklung nach den Vorstellungen der Stadtplanung zu steuern. Zum anderen ist es gegenüber der Standortentwicklung in raumplanerisch fragwürdigen Lagen ein Mittel, wenn diese außerhalb von Zentrengebieten Strukturen mit zentralen Nutzungen errichten möchten. Das *Fachkonzept Zentren*, welches diese Rahmenbedingungen abstecken und Vorgaben formulieren soll, kann sich daher als nützliches Instrument erweisen, räumliche Entwicklungen nach innen und außen abzustimmen.

*Zweck von Zentren für die Planung*

Planerisch und politisch legitimiert wird das durch die übergeordnete Zielsetzung der *Stadt der kurzen Wege*: Zentren sind dabei das Mittel, um die notwendige Dichte an Angeboten (über Handel und Dienstleistung hinausgehend verstanden) und Zielen in einer Stadt der kurzen Wege bereitzustellen. Diese Selbstständigkeit kann durchaus anknüpfend an das Konzept der von HATZ / WEINHOLD beschriebenen *neuen urbanen Zentren* gesehen werden, auch wenn es hier nun nicht mehr um die Entwicklung neuer Zentren geht, sondern auch um den Umgang mit bereits bestehenden Strukturen. Dennoch werden für die weitere Standortentwicklung Zentren als unabdingbar dargestellt – ganz im Sinne der Erzählung der wachsenden Stadt.

*politische Legitimation von Zentren*





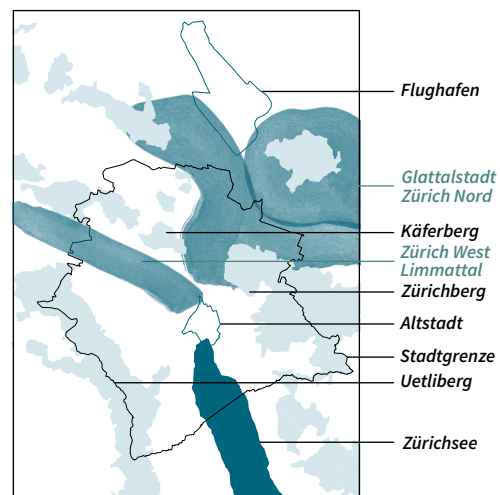


# 6. Zürich

## 6.1 Kontext der Stadtentwicklung

### Ausgangslage

In den vergangenen Jahrzehnten, etwa ab den 1970er-Jahren, wandelte sich Zürich von der größten Schweizer Industriestadt zu einem globalen Finanzzentrum. Der Strukturwandel führte zur Absiedelung vieler Produktionsstandorte, der historisch wichtige Dienstleistungssektor, früher waren dies vor allem Banken, Versicherungen und unternehmensorientierte Dienstleistungen, hat sich zu einer *Headquarter Economy* der Global-City-Ökonomie weiterentwickelt: Heute prägen Finanzdienste und die Organisation sowie die Kontrolle globaler Finanzströme die wirtschaftlichen Aktivitäten in Zürich stark. (DIENER et al. 2007: 490, 500ff, 618ff)



Seit der Jahrtausendwende nimmt auch in Zürich die Bevölkerung stetig zu. Nach einer Krise in den 1990er-Jahren, wo die Stadt an Bevölkerung und Arbeitsplätzen verlor, viele Büroflächen leerstanden, die Agglomerationen mit dem *Einfamilienhaus im Grünen* hingegen wuchsen, sind heute Städte in der Schweiz wieder als Lebensraum stark gefragt. (vgl. Interview HEIM 2018, SCHELLENBAUER 2017, REGIONALER RICHTPLAN: 14) Trotz Reduktion der Arbeitsplätze im produzierenden Sektor durch den Strukturwandel steigt die Gesamtzahl der Arbeitsplätze in der Stadt Zürich (vgl. STATISTIK STADT ZÜRICH 2017: 107).

In den vergangenen Jahrzehnten konzentrierte sich die Siedlungsentwicklung auf die durch den Strukturwandel freigewordenen Flächen, welche zuvor die produzierende Industrie in Anspruch nahm. In diesen, nunmehr leeren, Industriearealen breitete sich zeitweise die Kultur- und Clubszone, aber auch die Drogenszene, aus. Die Beplanung durch die Stadt Zürich begann in den 1990er-Jahren und führte seither zu

**Abb. 28 (linke Seite)**  
Orthofoto Zürich, Maßstab: 1:70 000, genordet (Quelle: KANTON ZÜRICH 2018)

**Abb. 29 (oben)**  
Verortung der räumlichen Entwicklungsschwerpunkte in *Abbildung 28* (Datengrundlage: EEA 2018, STADT ZÜRICH 2018)

umfassenden Transformationsprozessen wie in *Zürich West* und *Oerlikon*. (vgl. BIDEAU 2014)

*Räumliche Entwicklungsrichtungen*

Diese ehemaligen Produktionsgebiete finden sich vor allem auch dort, wo sich Zürich räumlich in Richtung des unmittelbar angrenzenden Umlands entwickelt hat. Da Zürich topographisch sowohl durch den *Zürichsee*, als auch durch Hügelketten (wie dem *Zürichberg*, dem *Käferberg* oder dem *Uetliberg*) eingeschränkt ist, orientierte sich die Siedlungsentwicklung hauptsächlich in zwei Richtungen (siehe *Abbildung 28*): Zum Einen in den Zürcher Westen als fragmentierte Bandstadt ins *Limmattal* sowie in den Norden bis über die Gemeindegrenzen hinaus Richtung Flughafen Zürich ins zersiedelte *Glattal*.

*Suburbanisierung im Glattal*

Die Siedlungsentwicklung im Glattal, machmal auch als *Zürich Nord* oder *Glattalstadt* zusammengefasst, kann als »fragmentierte[r] und zerrissene[r] City-Gürtel« beschrieben werden, »in dem sich innovative Dienstleistungsunternehmen mit Flughafen, Autobahnen, Shoppingcenters und Kehrlichtverbrennungsanlagen zu einem merkwürdigen Gemenge vermischen« (DIENER et al. 2007: 640). Diese Region bemüht sich durch gemeindeübergreifende Kooperation die fragmentierten Strukturen zu einer geordneten, zusammenhängenden, urbanen Entwicklung hin zu steuern und eine eigene Identität zu finden. Dennoch fehlt es in diesen (neuen) Zentren im Glattal an »urbaner Atmosphäre« (ebd.: 634), es ist vielmehr eine Zwischenstadt, in welcher die Stadtgrenze nicht wahrnehmbar ist. Mit Infrastrukturprojekten wie der *Stadtbahn Glattal* sowie Verdichtungen an gut erschlossenen Stellen wird versucht, dem entgegenzuwirken. Dennoch bleibt für das Glattal Zürich vor allem kulturelles Zentrum und die funktionalen Verflechtungen zwischen Stadt und Umland sind daher weiterhin eng (vgl. ebd.: 632ff, 644, vgl. dazu auch SCHWEINGRUBER et al. 2012)

*Verflechtungen mit dem Umland*

Nicht nur die Siedlungsentwicklung, auch die ökonomischen Aktivitäten des Dienstleistungssektors, die sich früher vor allem im Zentrum rund um die, auch international bekannte, Bahnhofsstrasse fokussierten, haben sich *regionalisiert*: Zürichs Verflechtungen mit dem Umland, sowohl gesellschaftlich-lebensweltlich als auch ökonomisch, sind eng. Auch die Finanzdienste der Global-City-Ökonomie haben sich in der Metropolregion ausgebreitet, bis in die früheren Industriestädte Winterthur, Baden und Zug. (vgl. DIENER et al. 2007: 490, 620ff) Die Zürcher Innenstadt bildet dennoch das alltagsweltliche, kulturelle und ökonomische Zentrum der Metropolitanregion (vgl. ebd.: 632). Dies spiegelt sich in der gebauten Verkehrsinfrastruktur wider: Die Zürcher S-Bahn, 1990 eröffnet und heute Rückgrat des öffentlichen Verkehrs, führt radial auf das Zentrum zu und bindet die Region direkt an dieses an. (vgl. ebd.: 624, 642).

*Imagewandel zu einer jungen, welt-offenen Stadt*

Zürich hat dabei auch einen Imagewandel hinter sich: Von der verschlafenen, eher biedereren Bankstadt zum urbanen, weltoffenen und auch jungen Zürich, welches sich, und vor allem seine kulturellen Einrichtungen, aufs Zentrum und von dort Richtung Westen konzentriert. (vgl. ebd.: 636, SCHNEIDER 2008: 196) Die Kultur- und Kreativwirtschaft wird aktiv seitens der Stadt für das Stadtimage aufgegriffen und in der



Stadtteilentwicklung als wichtiger Impulsgeber verstanden, wie in *Zürich West* (vgl. DÖRRY/ROSOL 2011).

Dabei ist nicht zu vergessen, dass Zürichs Stadtentwicklung in der basisdemokratischen Tradition der Schweiz eingebettet zu sehen ist und sich dementsprechend – auch aufgrund des hohen Stellenwerts von Architektur und Städtebau in der Schweizer Öffentlichkeit – häufig in Diskussionen wiederfindet: Große Projekte wurden in den vergangenen Jahren nahezu ausschließlich durch Volksentscheide auf den Weg gebracht oder abgelehnt. (vgl. SCHNEIDER 2008: 194f)

*Direkte Demokratie  
und Partizipation*

## Herausforderungen

Zürichs *doppeltes Wachstum*, das der Bevölkerung und der Arbeitsstätten, benötigt sowohl neue Wohn- als auch Arbeitsflächen. Aufgrund der topografischen und räumlichen Gegebenheiten und der damit einhergehenden zunehmenden Flächenknappheit bedeutet dies vor allem Wachstum im Bestand, wie z. B. durch Transformation von Industriequartieren (vgl. ebd.: 190). Zwischen 2000 und 2012 wurden 15 000 Wohnungen gebaut, der Anteil der Siedlungsflächen hat sich jedoch kaum verändert (55 %, vgl. REGIONALER RICHTPLAN: 14).

*Bedarf nach  
Wohnraum und  
Büroflächen*

Die Frage nach der Leistbarkeit von Wohnraum ist ein wichtiges Thema, obwohl sozialer Wohnbau in Zürich – ebenso wie Wien – eine lange Tradition hat (vor allem genossenschaftliche Modelle) und der gesetzliche Mieterschutz relativ stark ist (vgl. BIDEAU 2014, SCHNEIDER 2008: 194, SCHELLENBAUER 2017).

*Leistbarkeit von  
Wohnraum*

Darüber hinaus ist Zürich für das Schweizer Mittelland von hoher Bedeutung und größte Einpendlergemeinde (schweizerisch: *Zupendler*) in der Schweiz (vgl. BUNDESAMT FÜR STATISTIK 2018). Dies stellt die Stadt vor verkehrliche Herausforderungen, welchen beispielsweise durch den Ausbau der S-Bahn (z. B. unterirdische *Durchmesserlinie* mit dem Bahnhof *Löwenstrasse* unter dem Zürcher Hauptbahnhof als neue Verbindung durch das Stadtzentrum) begegnet wird (vgl. DIETSCH 2014). Aber auch Suburbanisierungstendenzen und Fragen nach der weiteren grenzüberschreitenden Raumentwicklung ins heranwachsende Umland – sowohl im Glattal als auch entlang des Limmattals – sind Herausforderungen für die Stadtentwicklung (DIENER et al. 2007: 634ff).

*Einpendlerstadt Zürich*

## Rechtlicher Rahmen und Schlüsseldokumente der Stadtentwicklung

föderale Struktur der Schweizer Gesetzgebung

Aufgrund der föderalen Struktur der Schweiz erfolgen die wichtigsten, planungsbezogenen gesetzgebenden Festlegungen auf Ebene der Kantone. Auf Bundesebene werden hauptsächlich Ziele und Planungsgrundsätze formuliert, die Regelung der Planungsverfahren erfolgt auf kantonaler Ebene. Die Nutzungsplanung, in Form der Bauordnung und der Zonenplanung, ist in Gemeindekompetenz.

Die Stadt Zürich ist eine Gemeinde und Teil des gleichnamigen Kantons, die Zürcher Stadtentwicklung ist also von kantonalen Vorgaben abhängig. Sie bildet aufgrund ihrer Größe auch eine eigene Planungsregion, zu welchen normalerweise mehrere Gemeinden zusammengeschlossen werden (vgl. STADT ZÜRICH, AFS 2013: 9). In *Abbildung 30* ist die Raumplanung in der Schweiz und dem Kanton Zürich mit ihren Schlüsseldokumenten schematisch dargestellt.

**Abbildung 30**  
Schematische Darstellung der Raumplanung und relevanter Planungsdokumente in der Stadt Zürich (eigene Darstellung, erweitert nach ebd., vgl. auch KANTON ZÜRICH 2018, VLP-ASPAN 2014)

EBENE	GESETZGEBUNG	RAUMWIRKSAME VORGABEN	
		LEITBILDER, STRATEGIEN, KONZEPTE	UMSETZUNG, ORDNUNGSPLANUNG
BUND	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raumplanungsgesetz</li> <li>• Raumplanungsverordnung</li> <li>• weitere Materiegesetzze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sachpläne und Konzepte z.B. Raumkonzept Schweiz, Landschaftskonzept Schweiz</li> </ul>	
KANTON ZÜRICH	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Planungs- und Baugesetz</li> <li>• Verordnungen</li> <li>• Richtlinien und Normalien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• »Langfristige Raumentwicklungsstrategie« (LaRES)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kantonaler Richtplan inkl. Raumordnungskonzept</li> <li>• Kantonale Nutzungszonen und Gestaltungspläne</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regionaler Richtplan Stadt Zürich*</li> <li>• Regionale Nutzungszonen*</li> </ul>
STADT ZÜRICH (Gemeinde)		<ul style="list-style-type: none"> <li>• »Strategien Zürich 2035«</li> <li>• »Räumliche Entwicklungsstrategie« (RES)</li> <li>• andere fachliche Konzepte Stadträume, Mobilität, Grünbuch, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunaler Richtplan (derzeit nur Verkehr)</li> <li>• Bau- und Zonenordnung (BZO)</li> </ul>
QUARTIER		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leitbilder für Entwicklungsgebiete</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sondernutzungspläne Sonderbauvorschriften, Gestaltungspläne</li> </ul>

\* Die Stadt Zürich bildet aufgrund ihrer Gemeindegröße laut kantonalen Planungsgesetz eine Planungsregion



**Abbildung 31**  
Strategien Zürich 2035

Auf strategischer Ebene sind für die Stadt Zürich vor allem zwei Dokumente von Bedeutung: Zum einen ist dies das Strategiepapier *Strategien Zürich 2035* sowie die dazugehörige *Räumliche Entwicklungsstrategie (RES)*. Die vom Stadtrat vorgelegten *Strategien Zürich 2035* skizzieren – sektorenübergreifend – die für die zukünftige Entwicklung der Stadt Zürich wünschenswerten Ziele bis ins Jahr 2035. Die darauf aufbauende *Räumliche Entwicklungsstrategie*<sup>21</sup> vertieft dies in räumlicher Hinsicht. Diese wurde federführend vom Amt für Städtebau der Stadt Zürich gemeinsam mit weiteren städtischen Stellen sowie externen Fachleuten erstellt (vgl. RES: 116f). Das *RES* verortet die Zielsetzungen aus dem Strategiepapier und ist dadurch auch behördenverbindlich: Sie ist Basis für die Er- und Überarbeitung des Regionalen Richtplans, der Bau-

<sup>21</sup> Die aktuelle Ausgabe basiert noch auf dem Vorgänger der *Strategien Zürich 2035*, den *Strategien Zürich 2025*, welche 2007 vom Stadtrat vorgelegt wurde.

und Zonenordnung sowie anderer Leitbilder und Planungen (vgl. ebd.: 11f). Ergänzt werden diese beiden Dokumente durch fachliche Konzepte.

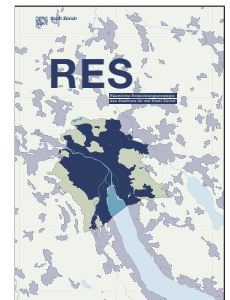
Richtpläne und die Bau- und Zonenordnung (BZO) stellen die umsetzungsorientierten Instrumente in der Zürcher Stadtplanung dar. Richtpläne werden auf unterschiedlichen Ebenen festgesetzt, auf kantonaler als auch auf regionaler und kommunaler Ebene, wobei letztere im Falle Zürichs zusammenfallen. Die Richtplanung setzt dabei raumplanerische Vorgaben behördenverbindlich fest (vgl. VLP-ASPAN 2014: 33). Die BZO stellt die Nutzungsplanung in der Stadt Zürich dar, sie gibt die zulässige Nutzung des Bodens für Grundstückseigentümer vor (ebd.: 42). Ergänzend können für besondere Entwicklungsgebiete auch Sondernutzungspläne erstellt werden. Mithilfe von *Sonderbauvorschriften* und *Gestaltungsplänen* können Vorgaben der Bau- und Zonenordnung abgeändert werden.

## 6.2 Der Zürcher Zentralitätsdiskurs

### Ziele der Stadtentwicklung

Die Ziele der Zürcher Stadtentwicklung stehen ganz im Zeichen von der Vorstellung Zürichs als lebenswerte Stadt, deren Qualitäten erhalten bleiben und ausgebaut werden sollen. Besonders wird die *Kompaktheit Zürichs* betont, die sich »widerspiegelt [...] in der Kombination kurzer Wege, vielfältiger Nachbarschaften und der engen Verflechtung verschiedener Funktionen im Stadtgebiet.« (RES: 7)

Acht Bereiche werden im *RES* für den Umgang mit den Herausforderungen in der räumlichen Entwicklung formuliert: »Raum für den Wirtschafts- und Wissensstandort gewährleisten«, »Die vielfältige Wohnstadt weiter entwickeln«, »Räume für Erholung, Freizeit und Kultur anbieten«, »Siedlungsstrukturen gebietspezifisch stärken«, »Landschaftsräume erhalten und aufwerten«, »Die Attraktivität des öffentlichen Raums erhöhen«, »Die Mobilität stadtverträglich ermöglichen«, »Stadt und Region gemeinsam gestalten« (ebd.). Weitere Vorgaben, wie die Selbstverpflichtung zur 2000-Watt-Gesellschaft<sup>22</sup> sind ebenfalls rahmengebend.



**Abbildung 32**  
Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich (RES)

<sup>22</sup> Diese ist als Ziel in der *Gemeindeordnung der Stadt Zürich* festgeschrieben. Zentraler Bestandteil ist die Reduktion des Energieverbrauchs auf 2000 Watt Dauerleistung pro Einwohnerin oder Einwohner.

## Diskurskorpus

Da in dieser Arbeit Vorstellungen zu Zentren auf Quartiersebene betrachtet werden, liegt der Fokus auf städtischen und quartiersbezogenen Unterlagen. Übergeordnete Vorgaben des Bundes und des Kantons werden nur soweit behandelt, wenn sie für den Untersuchungsgegenstand relevant erscheinen.

EBENE	DOKUMENT	JAHR	VERWEIS IN DIESER ARBEIT
Kanton	<i>Kanton Zürich Richtplan. Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung).</i>	2015	KANTONALER RICHTPLAN
Region (= Stadt)	<i>Regionaler Richtplan Stadt Zürich. Richtplantext. Beschluss des Regierungsrates vom 21. Juni 2017 (RRB Nr. 576/2017)</i>	2017	REGIONALER RICHTPLAN
Stadt	<i>Strategien Zürich 2035</i>	2015	STRATEGIEN ZÜRICH 2035
Stadt	<i>Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich</i>	2010	RES
Stadt	<i>Kommunaler Verkehrsplan. Bericht. Gemeinderatsbeschluss Nr. 1940 vom 1. Oktober 2003 mit RRB Nr. 1438 vom Regierungsrat genehmigt am 22. September 2004</i>	2003	KOMMUNALER RICHTPLAN
Stadt	<i>Teilrevision der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich. BZO 2014. Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV.</i>	2014	BZO 2014

**Tabelle 10**

Übersicht analysierter Materialien zum Zentralitätsdiskurs auf Zürcher Ebene.

In die Analyse werden auch rechtliche Begriffsfestlegungen von Zentren miteinbezogen, da davon auszugehen ist, dass Dokumente mit normativen, rechtsgültigen Festlegungen einen besonderen Einfluss auf den Begriff der Zentralität, wie er in der Zürcher Stadtentwicklung verstanden wird, haben.

## Zentren in Zürich: dicht, versorgend, erschlossen

*Bauliche Dichte, Versorgung, Erreichbarkeit*

Bei der Analyse der Dokumente zeigt sich, dass im Zürcher Stadtentwicklungsdiskurs Zentren vor allem mit drei Stichwörter beschrieben werden: *Bauliche Dichte, Versorgung* sowie *gute Erreichbarkeit*, vorwiegend mit dem öffentlichen Verkehr.

Grundsätzlich wird der Zentrumsbegriff, vor allem in den Strategiedokumenten, in einem breiten Verständnis verwendet: Neben der Verdichtung, Versorgung und Erreichbarkeit stehen Zentren für belebte öffentliche Räume, Standorte für Wirtschaftstätigkeiten (unterschiedlichen Maßstabs) sowie identitätsstiftende Funktionen und sind relevant für eine durchmischte, vielfältige Stadt.

*planerische Festlegungen auf mehreren Ebenen*

Betrachtet man hingegen abseits der strategischen Dokumente planerisch-rechtliche Festlegungen von Zentren, dann verengt sich der Begriff: Die in den Instrumenten der Ordnungsplanung festgelegten Definitionen, die in *Tabelle 11* aufgelistet (und in *Abbildung 33* verortet) sind, fokussieren sich vor allem auf gewerbliche Nutzungen und Versorgungsaspekte (wie Handel, Dienstleistungen, soziale Infrastruktur), hohe Dichte, sowohl von der Personenfrequenz als auch baulich und gute Erreichbarkeit, vornehmlich mit dem öffentlichen Verkehr und Erschließung durch den Fuß- und Radverkehr.

EBENE	FESTLEGUNG	DOKUMENT
Kanton	Zentrumsgebiet (kantonaler Bedeutung)	Kantonaler Richtplan
Stadt	Regionales Zentrumsgebiet Quartierzentrum regionaler Bedeutung	Regionaler Richtplan
Quartier	Quartierzentrum	Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (Projekt, basierend auf der Definition im kommunalen Richtplan Verkehr)
parzellenscharf	Zentrumszone	Bau- und Zonenordnung

**Tabelle 11**

Überblick über rechtliche Zentrendefinitionen in Zürich, eine ausführlichere Übersicht ist in *Tabelle 20* im Anhang zu finden.

Die Definitionen und Zielsetzungen sind dabei von Ebene zu Ebene verschieden. *Zentrumsgebiete* nach Festlegung im kantonalen Richtplan sind »[d]ichte Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität« mit höherer Ausnützung, denen »kantonale[...] Bedeutung in den Bereich Bildung, Kultur und Wirtschaft« zukommt (KANTONALER RICHTPLAN: 2.3-1). Die darauf aufbauende Definition des regionalen Richtplans verweist auf die »spezifische Identität« mit dem »jeweils spezifische[n] Charakter[...]« der regionalen Zentrumsgebiete im Bezug auf Dichte, Nutzungen und bauliche Struktur und betont dabei die »kleinräumige Konzentration unterschiedlicher Nutzungen« (REGIONALER RICHTPLAN: 32). Die regionale Bedeutung der regionalen Zentrumsgebiete kann hier, da die Region das Stadtgebiet darstellt, eher als stadtweite Bedeutung verstanden werden. Dabei werden den verschiedenen *Zentrumsgebieten* jeweils eigene Funktionen und Entwicklungsziele, allerdings sehr abstrakt, zugewiesen.

*Quartierzentren* haben einen innerstädtischen Maßstab, diese werden vor allem als für das umliegende Quartier von Bedeutung verstanden, einzelne Quartierzentren mit regionaler Bedeutung sind im regionalen Richtplan ausgewiesen. Sie sind »sozialer und wirtschaftlicher Schwerpunkt eines Quartiers«, welcher sich vor allem durch »[h]ohe Nutzungs- und Versorgungsdichte, publikumsorientierte Nutzungen« und »hohes Passantenaufkommen« auszeichnet. Dementsprechend sind sie auch als *Fussgängerbereiche* ausgewiesen. Diese Quartierzentren bilden eine polyzentrale Struktur, welche als Stärke Zürichs dargestellt wird (RES: 43).

*Zentrumszonen* sind eine Festlegung in der Bau- und Zonenordnung und beziehen sich auf die Nutzung und Art und Weise der Bebauung eines Grundstückes. Diese baulich dichten Zonen mit hoher Fußgängerfrequenz sollen dabei möglichst gemischt genutzt werden, präferiert mit »belebende[n] Gewerbenutzungen« im Erdgeschoß (BZO 2014: 66).

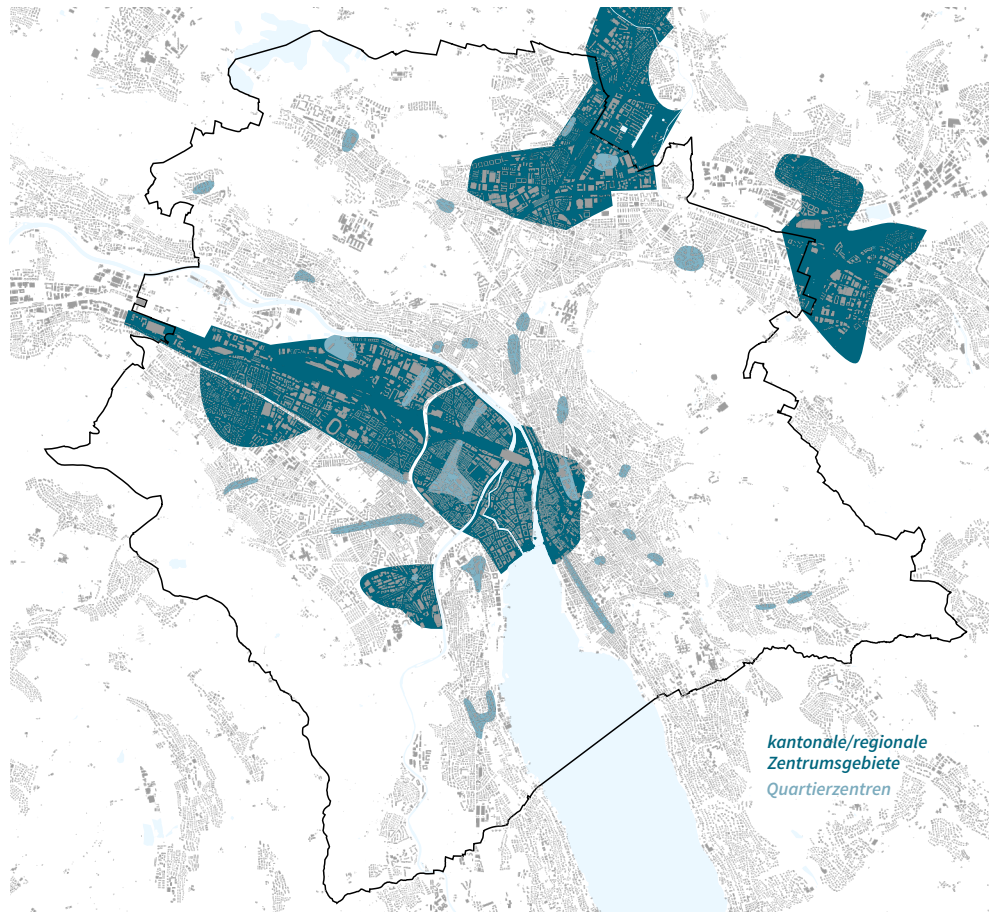
Auf allen Ebenen werden Zentren also zumindest durch funktionale, verkehrliche und bauliche Aspekte definiert, in strategischen Dokumenten erweitert durch soziale und gesellschaftliche Aspekte. Die auf Basis der planerischen Instrumente ausgewiesenen Gebiete, welche ihren Ursprung in planerischen Instrumenten haben, folgen auch pragmatischen Gründen: Durch die Ausweisung von Zentrumsgebieten oder Quartierzentren wird räumlich eine Entwicklungsrichtung vorgegeben, die auch ein Bekenntnis zur infrastrukturellen Versorgung seitens der Stadt bzw. des Kantons darstellt (In-

*Zentren als Mittel, um räumliche Entwicklungsrichtung seitens der Planung festzulegen*



**Abbildung 33**

Kantonale / Regionale Zentrumsgebiete und Quartierzentren (genordet, Maßstab 1:11 000, eigene Darstellung, nach KOMMUNALER RICHTPLAN, REGIONALER RICHTPLAN, Datenquelle: OPENSTREET-MAP CONTRIBUTORS 2018, STADT ZÜRICH 2018, TIEFBAUAMT STADT ZÜRICH, VERKEHRSPLANUNG 2013)



terview NATRUP 2018). Sie dienen also als Mittel, um die zukünftige räumliche Struktur festzuschreiben - und zwar über funktionale (Erdgeschossnutzung), verkehrliche (Infrastrukturentwicklung) oder bauliche (Dichte-)Vorgaben.

*bauliche Dichte im Kontext der Zürcher Stadtentwicklung*

Der wiederkehrende Fokus auf die bauliche Dichte ist im Diskurs der wachsenden Stadt zu betrachten: Durch die Ausweisung von Zentren wird aus fachlichen Gründen eine Legitimation und gleichzeitig eine räumliche Festlegung von Verdichtung an bestimmten Orten geschaffen. Bauliche Dichte war im locker bebauten Zürich historisch gesehen lange Zeit kein Thema (Interview HEIM 2018, Interview NATRUP 2018). Durch das Stadtwachstum, die topographischen Gegebenheiten, die Reurbanisierung, die seit den 2000er-Jahren zur steigenden Attraktivität Zürichs führt, und die erhöhte Aufmerksamkeit gegenüber dem Flächenverbrauch wurde Verdichtung nach Innen zum politischen und planerischen Ziel. Fragen nach Dichte und Verdichtung werden sehr emotional und kontrovers diskutiert: Der anschauliche, aber von physikalischen Aspekten geprägte Dichtebegriff bestimmt in der Schweizer Siedlungsentwicklung den Diskurs und überdeckt andere Aspekte, wie ästhetische, soziale oder ökologische (vgl. CAVIOLA et al. 2016). In diesem Zusammenhang wird auch zunehmend seitens der Stadt Zürich von *Innenentwicklung* anstatt von *Verdichtung nach innen* gesprochen (Interview HEIM 2018).

Die bisher präsentierten Zentralitätsbegriffe zielen hauptsächlich auf die Zentrenstruktur innerhalb der Stadt ab. Doch im lokalen Stadtentwicklungsdiskurs wird auch die Stadt Zürich selbst als Zentrum unterschiedlichsten Maßstabs positioniert: Das Selbstverständnis Zürichs als größte Stadt der Schweiz wird in den untersuchten Ziel-dokumenten deutlich. Zürich sieht sich ökonomisch, verkehrlich aber auch symbolisch als regionales, kantonales, nationales und internationales Zentrum, in Verbindung mit letzterem als *Global City* (RES: 27, STRATEGIEN ZÜRICH 2035: 28). Die Internationalität und die Rolle als Weltfinanzplatz spiegelt sich deutlich wider (vgl. RES: 15, STRATEGIEN ZÜRICH 2035: 5, 12f).

*Zürich als regionales, kantonales, nationales und internationales Zentrum*

Doch abgesehen davon will Zürich laut Eigenzielsetzung des Stadtrats in den Strategiedokumenten (auch) »ein lebendiges urbanes Zentrum und eine attraktive Wohnstadt mit einer breit durchmischten Bevölkerung« sein (RES: 15). Hier wird der Zentrumsbegriff explizit mit gesellschaftlichen Themen wie soziale Durchmischung und Wohnen verbunden. Dennoch folgen auch diese Festlegungen im Ganzen den Zielsetzungen, Zürich vor allem als wirtschaftlichen attraktiven Standort zu entwickeln: »Durchmischung von Wohnen, Wirtschaft, Bildung, Forschung und Kultur auf kleinem Raum ermöglicht vielfältige und rege Austauschbeziehungen (sogenannte »wirtschaftliche Fühlungsvorteile«). Die räumliche Nähe fördert den spontanen Wissensaustausch über persönliche Kontakte und damit die Innovationsfähigkeit und Standortattraktivität Zürichs.« (ebd.: 27) Zürich versteht sich also als vielseitiges Zentrum, wobei die Rolle des Zentrums auch hier dem Narrativ der attraktiven Stadt im globalen Städtewettbewerb untergestellt wird.

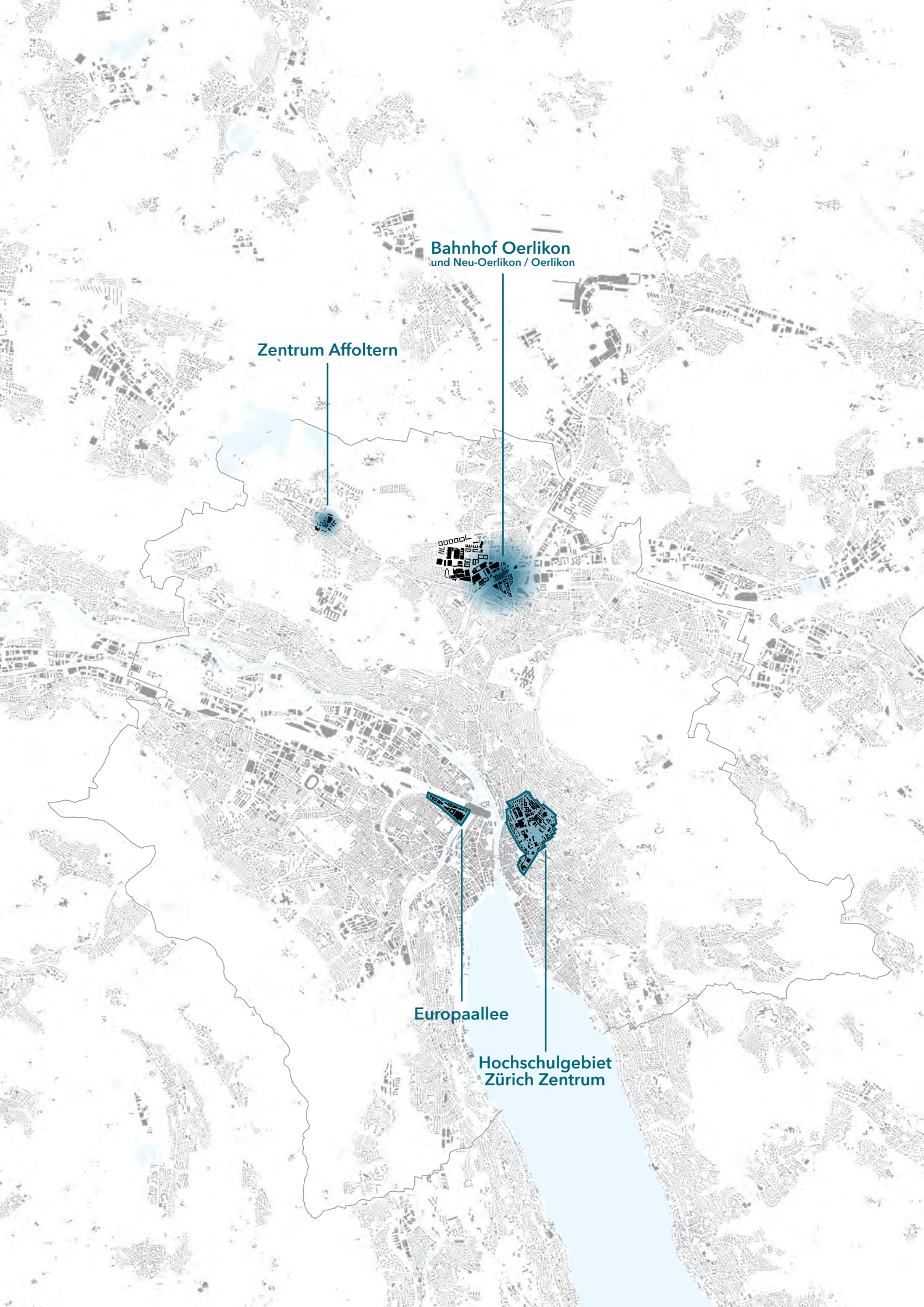


**Bahnhof Oerlikon**  
und Neu-Oerlikon / Oerlikon

**Zentrum Affoltern**

**Europaallee**

**Hochschulgebiet**  
**Zürich Zentrum**



## Drei Zürcher *local stories*

Für die Untersuchung der *local stories* in Zürich wurden als Fallbeispiele die *Europaallee*, das *Hochschulgebiet Zürich Zentrum* (HGZZ) sowie der *Bahnhof Oerlikon* gewählt. Die *Europaallee* ist ein Stadtentwicklungsgebiet, welches auf ehemaligen für den Bahnverkehr genutzten Flächen errichtet wird. Beim *Hochschulgebiet Zürich Zentrum* handelt es sich um eine Entwicklung im Bestand: Hier werden die universitären und medizinischen Institutionen an ihrem bisherigen Standort weiterentwickelt. Das Projekt *Bahnhof Oerlikon* ist ein weiterer Baustein einer lang andauernden Entwicklung in *Zürich Nord*, welches, ausgehend von einem Infrastrukturprojekt, einer Bahnhofserweiterung, eine bessere Verbindung zwischen neuen und alten Stadtteilen in einem Gebiet, welches sich in den vergangenen Jahren deutlich gewandelt hat, herstellen soll.

Während die *Europaallee* und das *Hochschulgebiet Zürich Zentrum* innenstadtnah gelegen sind und auch öffentlich sehr kontrovers diskutiert wurden bzw. werden, handelt es sich beim *Bahnhof Oerlikon* um ein Projekt, welches vorhergehende Entwicklungen, vor allem das Stadtentwicklungsgebiet *Neu-Oerlikon*, ergänzt. Nichtsdestotrotz können alle drei Projekte als prägend und exemplarisch für Zürichs Stadtentwicklung der vergangenen Jahre gesehen werden. In *Tabelle 12* sind ausgewählte Charakteristika und Kennzahlen zu diesen Fallbeispielen aufgelistet.

FALLBEISPIEL	ART	NUTZUNGEN (ZIELWERTE)	GRÖÖE	BAUBEGINN
<i>Bahnhof Oerlikon</i>	Quartiersentwicklung im Zuge eines Infrastrukturprojekts	verschiedenste im direkten Umfeld, Errichtung zwei neuer Türme (u. a. <i>Andreasturm</i> ), Neu-Oerlikon gemischte Wohn- (ca. 5 000 Menschen) und Büronutzung (ca. 12 000 Beschäftigte)	75 ha (inkl. <i>Alt- und Neu-Oerlikon</i> )	-
<i>Hochschulgebiet Zürich Zentrum</i>	Standortentwicklung innerhalb eines gemischten Quartiers: Transformation im Bestand	vor allem Universitäts- und Spitalsnutzungen (Erweiterung der Geschoßfläche um 350 000 m <sup>2</sup> ), aber auch kulturelle Nutzungen	55 ha	2022
<i>Europaallee</i>	Stadtentwicklungsgebiet auf ehemaligen Bahnflächen	6000 Arbeitsplätze 400 Wohnungen 1800 Studienplätze	8 ha	2009
<i>Zentrum Affoltern</i>	Quartiersentwicklung	hauptsächlich Wohnen, noch nicht quantifiziert		unbekannt

Ergänzt werden diese *local stories* noch durch das *Zentrum Affoltern*, welches aufgrund des frühen Projektstadiums in einem kurzen Exkurs behandelt wird. In diesem Projekt wurde in einem Leitbildprozess die Entwicklung eines Zentrums für *Affoltern* diskutiert, dessen erste Ergebnisse kürzlich veröffentlicht wurden.

**Abb. 34 (linke Seite)**

Verortung der *local stories* in Zürich (eigene Darstellung, Datengrundlage: OPENSTREETMAP CONTRIBUTORS 2018)

**Tabelle 12**

Übersicht über Kennzahlen zu den Zürcher Fallbeispielen (Quelle: EUROPAALLEE-JOURNAL 1, MASTERPLAN HGZZ, AfS 2018a)





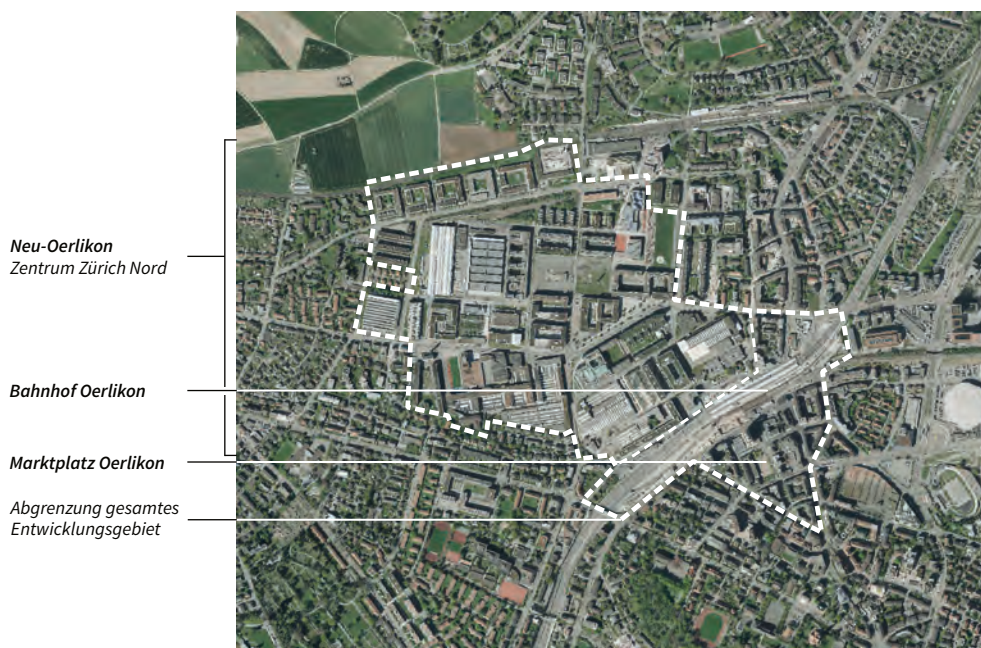


## 6.3 Bahnhof Oerlikon

*Oerlikon* ist – neben *Altstetten* im Westen – das wichtigste, größere Zentrum Zürichs neben der Innenstadt (Interview HEIM 2018, Interview NATRUP 2018) und war in den vergangenen Jahrzehnten Schauplatz verschiedener räumlicher Entwicklungen.

*Oerlikon* galt lange als bedeutender Industriestandort mit Maschinenfabriken von *BBC* (später *ABB*) oder des Waffenproduzenten *Oerlikon Bührle*. Ab den späten 1980er-Jahren wurde ein großer Teil der industriell genutzten und bis dahin wenig zugänglichen Produktionsflächen durch Absiedelung und veränderte Flächenansprüche der produzierenden Unternehmen frei. Ein 55 Hektar großes Areal (SCHNEIDER 2008: 198) wurde für eine neue Nutzung verfügbar.

Die Industrieanlagen befanden sich in einer interessanten Lage: Direkt nördlich des Bahnhofs Oerlikon gelegen, ist der Zürcher Hauptbahnhof und die Innenstadt mit dem Zug in wenigen Minuten erreichbar. Dennoch befindet sich das Gebiet nicht weit von der Stadtgrenze Zürichs entfernt, in der Umgebung des Flughafens und dem Glattal. Das ursprüngliche Zentrum von *Oerlikon* liegt auf der anderen Seite der Bahn (siehe *Abbildung 36*).



**Abb. 35 (linke Seite)**  
Bahnhof Oerlikon, südseitig, zu sehen das alte Bahnhofsgebäude sowie der *Andreasturm* im Hintergrund (eigene Aufnahme 2018)

**Abbildung 36**  
Orthofoto Projektgebiet Bahnhof Oerlikon (genordet, Maßstab 1:20 000, eigene Darstellung, Datenquelle: KANTON ZÜRICH 2018)

1998 wurden für das Areal Sonderbauvorschriften<sup>23</sup> erlassen. Zunächst *Zentrum Zürich Nord* benannt<sup>24</sup>, wurden auf dem Gebiet Gewerbebauten mit 12 000 Arbeitsplät-

*Neu-Oerlikon: Wandel vom Industriestandort zu einem Gewerbe- und Wohngebiet*

<sup>23</sup> Durch Sonderbauvorschriften kann von der Bau- und Zonenplanung abgewichen werden. Hierzu sind allerdings Auflagen zu berücksichtigen, Sonderbauvorschriften entstehen unter öffentlicher Mitwirkung und durch Erlass des zuständigen politischen Gremiums. (vgl. VLP-ASPAN 2014: 43f)

<sup>24</sup> Dieser Name ergibt sich ausschließlich aus der räumlichen Situierung des Stadtentwicklungsgebiets.

zen und Wohnbauten für 5000 Menschen (AfS 2018a) errichtet. Dabei wurden auch mehrere Parks angelegt. Der Altbestand in Form von Industriegebäude wurde zu einem großen Teil ersetzt. Obwohl oft als Transformation eines alten Industriegebiets bezeichnet, handelt es sich vielmehr um eine Neubebauung »in Strukturen und Dimensionen des vormals Vorhandenen« (SCHNEIDER 2008: 198). Der Masterplan sah den Abbruch des Altbestands nicht zwingend vor (LODERER 2005: 11).

Das neue Areal entwickelte sich schneller als vorhergesehen und ist heute nahezu fertiggestellt. *Neu-Oerlikon* wurde dabei auch als Konkurrenz für das auf der anderen Seite der Bahn befindliche alte Zentrum, zur besseren Unterscheidung nun auch *Alt-Oerlikon* genannt, gesehen. Dieses befand sich ohnehin schon unter Druck durch die Einkaufszentren im Glattal. Der Bahnhof wirkte zwischen den beiden *Oerlikons* als Barriere, befand sich allerdings auch plötzlich in zentraler Lage.

*Bahnhofsum-  
bau als Anstoß  
zur Aufwertung*

In jüngster Zeit wurde mit dem Bau der *Durchmesserlinie*, also dem Ausbau des Bahnnetzes in Zürich durch neue Verbindungen unter dem Hauptbahnhof, auch ein Umbau des Bahnhofs Oerlikon notwendig. Dabei wurde im Zuge dessen versucht, verschiedene stadträumliche Defizite in der direkten Umgebung zu beheben.

Im Gegensatz zu den anderen beiden Zürcher Fallbeispielen ist das Projekt *Bahnhof Oerlikon*<sup>25</sup> viel kleinräumiger. Kern dessen ist die Entwicklung des Bahnhofs selbst, aber auch die unmittelbare Umgebung wird miteinbezogen (siehe *Abbildung 36*) und durch verschiedene Maßnahmen aufgewertet.

## Interpretative Analyse der Stadtentwicklungsdokumente

Aufgrund des bereits fortgeschrittenen Projektstadiums und des Alters des Projekts war es nicht möglich, alle Projektunterlagen zu erhalten<sup>26</sup>. Der Fokus wurde auf aktuellere Dokumente gelegt, welche den Vorteil bieten, im heutigen Kontext der Stadtplanung entstanden zu sein.

**Tabelle 13**  
Übersicht analysierter  
Materialien zum  
*Bahnhof Oerlikon*

DOKUMENT	JAHR	VERWEIS IN DIESER ARBEIT
<i>Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon</i>	2000	ERP 2000
<i>Entwicklungsrichtplan 2009 Bahnhof Oerlikon</i>	2009	ERP 2009
<i>Entwicklungsrichtplan 2009 Bahnhof Oerlikon Aktualisierung des Themenbereichs Verkehr aus dem Jahr 2012</i>	2012	ERP 2012
<i>Oerlikon – der neue Bahnhof verbindet. Architektur als Wegweiser.</i> (Fachpublikation bzw. Informationsbroschüre zu Ergebnissen der Architekturwettbewerbe)	2014	STADT ZÜRICH, TIEFBAUAMT 2014

Zusätzlich wurden auch die Wettbewerbsergebnisse zum Leitbild Bahnhof Oerlikon sowie Unterlagen zu *Neu-Oerlikon* (wie Sonderbauvorschriften) gesichtet, aus welchen ergänzende Aspekte in die Analyse eingeflossen sind.

<sup>25</sup> In dieser Arbeit wird nicht der Bahnhofsumbau selbst beleuchtet, sondern die im Zuge dessen anschließenden Entwicklungen.

<sup>26</sup> Aus diesem Grund war eine tiefergehende Analyse von *Neu-Oerlikon* ebenfalls nicht möglich.

*Der Bahnhof Oerlikon als Zentrum von Zentren*

Der Marktplatz im alten Ortskern Oerlikons und das Neubaugebiet *Neu-Oerlikon* können als »konkurrierende Zentren« (ERP 2000: 3) gesehen werden. Um diese beiden zu vereinen, wurde im Zuge des Baus der Durchmesserlinie und des damit notwendigen Umbaus des Bahnhofs die Gelegenheit ergriffen, verschiedene Maßnahmen umzusetzen. Bereits 2000 wurden im *Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon* aufbauend auf einem Leitbildprozess verschiedene Schwerpunkte festgesetzt: Neben der Entwicklung des Bahnhofs mit einer Verbesserung der Verbindung über den Bahnhof hinweg und der Reorganisation des Öffentlichen Verkehrs waren dies auch die Aufwertung umliegender Räume (Bahnhofsplätze, als auch Quartiere) sowie die Entwicklung neuer Bebauung (ebd.). Der 2007 auf höherer Ebene getroffene Beschluss, die Durchmesserlinie zu bauen und dadurch den Bahnhof Oerlikon um zwei Gleise zu erweitern, wurde als Gelegenheit genutzt, diese Planungen schliesslich umzusetzen.

*Konkurrierende  
Zentren*

Naturgemäß wird bei einem Bahnhof Zentralität vor allem als verkehrliche Erreichbarkeit definiert. Der Bahnhof Oerlikon ist unter den zehn meistfrequentierten Bahnhöfen in der Schweiz und somit auch im nationalen Verkehrsnetz von grosser Bedeutung (ebd.: 3). Die Fahrzeit zum Hauptbahnhof liegt bei wenigen Minuten. Dennoch wird aus der Untersuchung der Dokumente deutlich, dass hier der als vernetzte Zentralität verstandene Begriff nicht ausschliesslich auf Erreichbarkeiten reduziert ist: Eine weitere Vernetzungsfunktion, die dem Verständnis des Bahnhofs als Zentrum zugrunde liegt, ist die Vernetzung zweier Zentren: Des alten *Zentrums Oerlikons* mit dem neuen Gebiet *Neu-Oerlikon* (vgl. ebd.: 22). Dies hat zwar natürlich auch eine verkehrliche Dimension (vor allem die des Fuß- und Radverkehrs), soll aber auch dem symbolischen Zusammenwachsens des neuen Gebiets mit dem alten Ortskern dienen.

*Definition: Bahnhof als  
städtisches Zentrum,  
Zentrum als  
Verbindung*

Ergänzt wird dieses relationale Zentrumsverständnis vor allem durch bauliche-symbolische Aspekte, wie markante Gebäude (ERP 2009: 21, östlich des Bahnhofs in Form des *Andreasturms* umgesetzt) und funktionale Aspekte wie Nutzungen (vgl. ebd.).

*Baulich-symbolische  
Aspekte*

Die Maßstäblichkeit von *Oerlikon* allgemein und dem *Bahnhof Oerlikon* im Speziellen als Zentrum stellt sich auf verschiedenen Ebenen ein: Zum einen ist *Zürich-Nord / Opfikon*, und dadurch auch *Oerlikon* als ein Teil dessen, ein kantonales Zentrumsgebiet mit überregionaler Bedeutung. Dies rührt unter anderem von den dort bereits vorhandenen Nutzungen, welche weit über das Quartier hinaus Bedeutung haben: Dazu zählen spezielle Nutzungen wie Veranstaltungseinrichtungen (Messe, Hallenstadion, Theater, Radrennbahn), Medienstandorte (Schweizer Rundfunk SRF), Bildungseinrichtungen (Hochschulen) aber auch Dienstleistungen sowie Industrie und Gewerbe (vgl. ebd.: 8). Diese sind zwar nicht alle unmittelbar am Bahnhof und im Planungsgebiet des Projekts angesiedelt, dennoch ist der Bahnhof der zentrale Verkehrsknoten für Zürich-Nord (vgl. ERP 2000: 4) und mit dem Anschluss der Glattalbahn auch für das Glattal bedeutend.

*Zentrum auf  
verschiedenen  
Maßstabsebenen*

*Gut erschlossene, über-  
regionale Nutzungen  
als Legitimation für  
Zentren*

**Abb. 37 (linke Seite)**  
 »zentrale Rand-  
 lage« in *Neu-  
 Oerlikon* (eigene  
 Aufnahme 2018)

Trotz der kurzen Fahrzeit zum Hauptbahnhof und damit zum Zentrum Zürichs ist auf städtischer Ebene *Oerlikon* und auch *Neu-Oerlikon* ein »Stadtteil in ›zentraler Randlage« (siehe auch *Abbildung 37*), der für »viele in ihrer *mental map* am Rande der Stadt« liegt (SCHNEIDER 2008: 201). Hier wird wiederum deutlich, dass gute Erreichbarkeit nicht zwingend eine zentrale Lage innerhalb eines Stadtgefüges bedeutet, vor allem nicht in den Köpfen der Einwohner.

*Zentrum als  
 symbolische  
 Verbindung*

Auf kleinräumigerem Maßstab, auf dem des Quartiers, wird der »Bahnhof *Oerlikon* als städtisches Zentrum« postuliert (ERP 2000: 25). Dabei wird neben der Brückenfunktion zwischen *Alt-* und *Neu-Oerlikon* auch eine publikumsintensive Nutzung mit soziokulturellen Aspekten als Ziel verfolgt: »Der Bahnhof wird in Zukunft ein Stadtraum sein« (STADT ZÜRICH, TIEFBAUAMT 2014), der nicht nur »Aufenthaltsraum für die Wartenden«, sondern auch »lebendiger Treffpunkt für die Quartierbevölkerung« sein soll (ERP 2009: 23). Auch symbolische Aspekte, hier vor allem Identitätsbildung, sind in den Zielsetzungen zu finden: »Die bauliche Entwicklung unterstützt die Orientierung und trägt zur Unverwechselbarkeit des Bereichs bei« (ERP 2000: 19).

*Conclusio: Zentrum als Verbindung*

*Zentralität als  
 Vernetzung*

Zentralität bedeutet hier also vor allem Vernetzung: Nicht nur verkehrlich, sondern als Ankunfts- als auch Durchgangsraum, das zum Zusammentreffen von Menschen führen soll. Dabei soll nicht nur der räumliche Zusammenhang betont werden (ebd.: 22), sondern auch eine gewisse Identität geschaffen werden: Bei der Stadtraumgestaltung wird auf identitätsstiftende Gestaltung Wert gelegt, auch baulich soll dies unterstrichen werden (vgl. STADT ZÜRICH, TIEFBAUAMT 2014). Dazu war zunächst geplant, den Bahnhof durch ein Dach über das Gleisfeld baulich zu akzentuieren (ERP 2000: 19), dies wurde allerdings später verworfen (ERP 2009: 26).

*verschiedene Maßstäbe  
 von Zentralität*

Deutlich wird am Beispiel *Oerlikon*, dass Maßstäbe von Zentralität nicht leicht zu trennen sind: Der Bahnhof hat für sein ganzes Einzugsgebiet eine wichtige Rolle und dient daher auf mehreren Maßstabsebenen als Zentrum. Auf Quartiersebene wird der Bahnhof als zusätzliches Zentrum für das Quartier stark gemacht. Auch in Ermangelung eines wirklichen Zentrums in *Neu-Oerlikon* selbst wurde ein aus verkehrlicher Sicht bereits wichtiger Ort zu einem Zentrum entwickelt. Diese Zentralität dient dabei nicht nur der besseren Vernetzung und Verflechtung der umliegenden Stadtquartiere durch ein gemeinsames Tor zum Stadtteil (STADT ZÜRICH, TIEFBAUAMT 2014), sondern macht es auch einfach, den Standort als attraktiven Ort zu verkaufen: »Ideale Verkehrsverbindungen und eine dynamische Stadtentwicklung machen das ehemalige Industriequartier zum Hotspot und zum begehrten Dienstleistungszentrum«, so auf der Homepage zum *Andreasturm*, der von der Immobiliensparte der SBB entwickelt wird (SBB IMMOBILIEN 2018b).







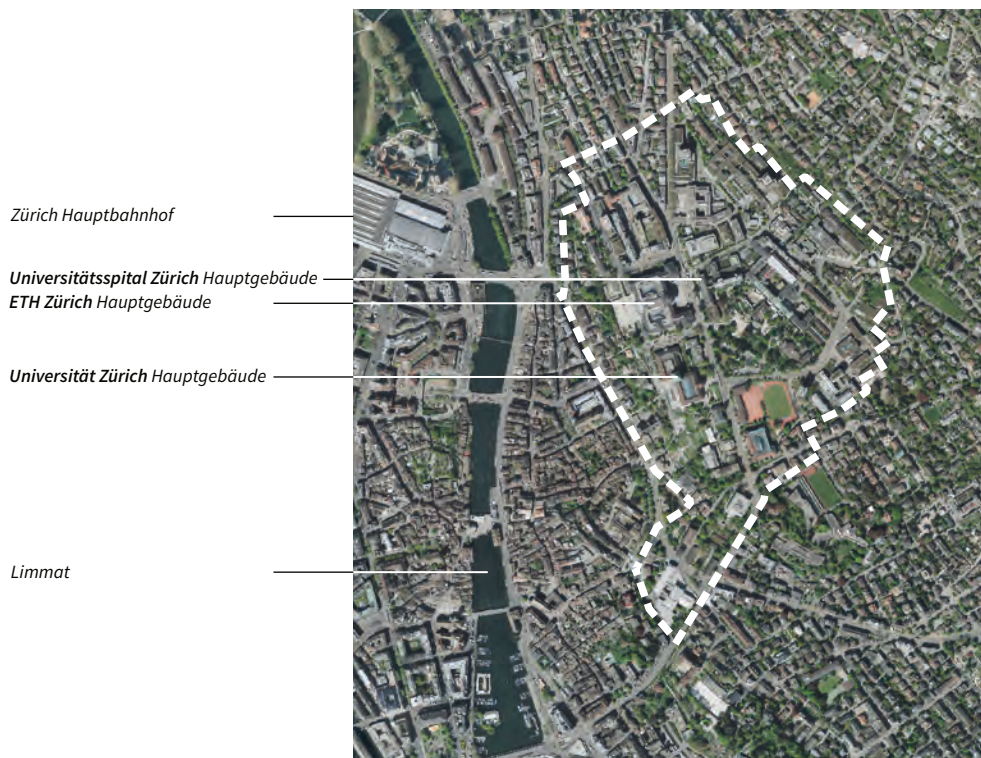




## 6.4 Hochschulgebiet Zürich Zentrum

Direkt neben der Altstadt befindet sich das Hochschulgebiet, wo sich die Universität Zürich, das Universitätsspital sowie die Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) Zürich befinden. An diesem topografisch markanten Standort an exponierter Hanglage sehen die drei universitären Institutionen eine Standorterweiterung vor, welche vor allem die Erhöhung der Nutzfläche als Ziel hat. Dazu werden teilweise bestehende Bauten abgerissen und durch Neubauten ersetzt.

Der Übergang des Hochschulgebiets zum umliegenden, vor allem von Wohnnutzungen dominierten, Quartier ist fließend: Einige universitäre Einrichtungen sind auch in den umgebenden Wohngebäuden verteilt. Es handelt sich also nicht um ein abgeschlossenes Spitals- oder Universitätsgelände, sondern hat vielmehr den Charakter eines Campus in der Stadt.



**Abb. 38 (linke Seite)**  
Das Hochschulgebiet Zürich Zentrum vom Lindenhof aus gesehen: Im Vordergrund die Limmat, dahinter auf der Anhöhe das beleuchtete Hauptgebäude der ETH Zürich (eigene Aufnahme 2018)

*Lage im Stadtgefüge*

**Abbildung 39**  
Orthofoto Hochschulgebiet Zürich Zentrum (genordet, Maßstab 1:17 500, eigene Darstellung, Datenquelle: KANTON ZÜRICH 2018)

Die Hanglage, die teils denkmalgeschützten Bestandsbauten sowie der Betrieb der Institutionen, der aufrecht erhalten werden soll, führt zu einer komplexen Ausgangslage. Zusätzlich sind Ansprüche aller drei Hauptakteure sowie des Kantons und der Stadt unter einen Hut zu bringen. Basierend darauf, vor allem aus den räumlichen Notwendigkeiten der Institutionen, wurde ein Masterplan erstellt, welcher in weiterer Folge im kantonalen Richtplan festgeschrieben wurde.

*komplexe Anforderungen an die Entwicklung*

Aufgrund der in Zukunft möglichen Bauvolumen steht dieses Projekt in der Öffentlichkeit auch unter Kritik: Viele Seiten sehen es als zu dicht und dominierend an

*städtebaulich exponierte Hanglage*

dieser topografisch exponierten Lage an. Vor allem wird kritisiert, dass städtebauliche Aspekte bei der Entwicklung des Gebiets nur nachgestellte Beachtung nach den räumlichen Ansprüchen der Institutionen gehabt hätten. (FINGERHUTH 2016) Doch zum einen war der Standort politisch gesetzt, zum anderen hätte ein umgekehrter Zugang, also zunächst einen offenen städtebaulichen Wettbewerb durchzuführen, wohl keine Lösung geliefert, die den Ansprüchen der Institutionen entsprochen hätte. Somit mussten die Raumanforderungen im Vorhinein gemeinsam ausgehandelt werden, um auf Grundlage dessen den Masterplan erarbeiten zu können. (Interview NATRUP 2018, vgl. auch TROXLER 2016) Des Weiteren handelt es sich bei den bisher präsentierten Visualisierungen nur um mögliche Bauvolumina und nicht um Ergebnisse eines Architekturwettbewerbs mit konkreten Entwürfen.

2017 wurden die Planungen rechtlich im kantonalen Richtplan festgesetzt. Mit der baulichen Realisierung soll im Jahr 2022 begonnen werden (NEWSLETTER 7 HGZZ).

## Interpretative Analyse der Stadtentwicklungsdokumente

**Tabelle 14**  
Übersicht analysierter Materialien zum Hochschulgebiet Zürich Zentrum

DOKUMENT	JAHR	VERWEIS IN DIESER ARBEIT
<i>Entwicklungs- und Standortstrategie. Schlussbericht und Empfehlung zum weiteren Vorgehen</i>	2011	KANTON ZÜRICH 2011
<i>Masterplan Hochschulgebiet Zürich Zentrum</i>	2014	MASTERPLAN HGZZ
<i>Kantonaler Richtplan Kap. 6.2.1 Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum</i>	2017	KANTONALER RICHTPLAN HGZZ
<i>Newsletter Nr. 7 zum Zürcher Zentrum für universitäre Medizin Informationsmaterial</i>	2017	NEWSLETTER 7 HGZZ
<i>Weissbuch Hochschulgebiet Zürich Zentrum</i>	2018	WEISSBUCH HGZZ

Ergänzend betrachtet wurden zu den in *Tabelle 14* gelisteten Dokumenten die *Städtebauliche Vertiefungsstudie* sowie die *Stadttraumstudie*, dessen Ergebnisse ins *Weissbuch Hochschulgebiet Zürich Zentrum* einfließen.

Diese Dokumente sind nicht nur zeitlich aufeinanderfolgend, sondern auch inhaltlich. Auf Basis der *Entwicklungs- und Standortstrategie* wurde der *Masterplan* erstellt, der wiederum im kantonalen Richtplan (rechtlich) festgeschrieben wurde. Die Planungen auf diesem Gebiet werden aufgrund der kantonalen Kompetenz für Universitäten federführend vom Kanton Zürich (Baudirektion) durchgeführt, weitere Projektbeteiligte sind das Universitätsspital Zürich, die Universität Zürich, die ETH Zürich sowie die Stadt Zürich.

### *Die Hochschule mitten in der Gesellschaft und mitten in der Stadt*

*das Hochschulgebiet als funktionales und symbolisches Zentrum für Zürich*

Das in diesem Projekt im Vordergrund stehende Verständnis von Zentrum kann als ein funktionales und symbolisches gesehen werden: Zentralität bezieht sich in den untersuchten Unterlagen vor allem auf die medizinische und akademische Versorgung Zürichs durch die Institutionen, welche einen guten, internationalen Ruf genießen.



Die räumliche Nähe der drei Institutionen in diesem Gebiet wird dabei immer wieder betont und als maßgeblich für die internationale Spitzenposition unterstrichen.

Das Hochschulgebiet wird dabei auf mehreren Maßstabsebenen als zentral proklamiert. Diese verschiedenen Maßstäbe sind in *Tabelle 15* dargestellt.

MAßSTAB	FORMULIERUNG
weltweit	weltweite akademische Spitzenposition
überregional	überregionale medizinische Versorgung
im Umfeld / Quartier	wichtig für lokales Gewerbe
im Planungsgebiet	Agora als »zentralen Ort der Parkschale mit zeichenhaftem Dach«, Begriff entlehnt aus der griechischen Antike für den »zentrale[n] Versammlungs- und Marktplatz einer Stadt« (WEISSBUCH HGZZ: 71)

**Tabelle 15**

Maßstäbe von Zentralität im Hochschulgebiet Zürich Zentrum

Dieses internationale und überregionale Zentrum für Forschung und Medizin passt hervorragend in das Selbstverständnis der Stadt Zürich. Eine Umsiedelung der Institutionen, welche die Alternative zum Projekt am aktuellen Standort war, hätte diesen Symbolcharakter beschädigt: »Die Bildungsdirektion spricht sich gegen den Alternativstandort aus, weil einerseits das Risiko, dass der Wissensstandort Zürich zerstört wird sehr gross ist und andererseits weil die Gefahr besteht, dass das Universitätsspital zu einem Kantonsspital degradiert wird.« (KANTON ZÜRICH 2011: 45) So wird an diesem Standort also eine ökonomische, aber auch symbolische Bedeutung für die Stadt Zürich als Zentrum gefestigt, die vor allem politisches Ziel ist: »Die Hochschule gehört mitten in die Gesellschaft« (WEISSBUCH HGZZ: 29). Hierbei wird die zentrale räumliche (geographische) Lage in der Stadt synonym für diesen Anspruch mitten in der Gesellschaft zu sein verwendet.

*internationale Spitzenposition und gesellschaftlicher Mehrwert der Institutionen*

Die zentrale Lage wird dabei als Argument ins Feld geführt, um die Standortwahl der Institutionen in der Stadt zu bekräftigen. Dabei soll die Monofunktionalität und Spezialisierung dieses Zentrums in Zukunft gestärkt werden: Universitäre Nutzungen sollen im Hochschulgebiet konzentriert werden. Jene universitären Einrichtungen, welche bisher in den umliegenden Quartieren in Gebäuden einquartiert sind, die eigentlich der Wohnnutzung dienen, sollen wieder in das Gebiet zurück geholt werden (vgl. MASTERPLAN HGZZ: 17). Im kantonalen Richtplan ist festgelegt, dass die »baulichen Entwicklungsbedürfnisse für Bildung, Forschung, Gesundheit und Kultur Priorität gegenüber anderen Nutzungen« haben (KANTONALER RICHTPLAN HGZZ: 6-6).

*Konzentration universitärer Nutzungen*

Obwohl das Projekt hauptsächlich eine Standorterweiterung der betroffenen Institutionen darstellt, ist das Hochschulgebiet durch seine Einbettung in die Stadt doch Teil des Quartiers. Fragen nach der städtebaulichen Gestaltung und der öffentlichen Räume spielen hier, vor allem im Wechselspiel mit dem umliegenden Quartier, in der öffentlichen Diskussion eine besondere Rolle (vgl. KOHNE 2018). Auch abseits der medizinischen Versorgung wird dem Hochschulgebiet eine Zentrumsrolle für die umliegenden Quartiere zugeschrieben: Das »Hochschulgebiet [soll] zu einem lebendigen und attraktiven Stadtteil für das ganze Quartier« (MASTERPLAN HGZZ: 6-6) und einem »offenen, attraktiven Aufenthaltsort« (NEWSLETTER 7 HGZZ) werden.

*Einbettung ins umliegende Quartier*

**Abb. 40 (linke Seite)**

Das Hochschulgebiet Zürich Zentrum ist geprägt von heterogenen Baustrukturen verschiedener Nutzungen: Im Vordergrund die Sternwarte der ETH, im Hintergrund ein Gebäude des Universtitätsspitals (eigene Aufnahme 2018)

*Metaphern und Bilder vom städtischen Leben*

Dafür wird eine *Choreografie der Nutzung* präsentiert, die für eine durchmischte Nutzung des Gebiets sorgen soll: »Die Nutzungsstrategie macht aus dem heutigen isolierten reinen Spitals- und Wissenschaftsstandort einen Stadtteil, der an 365 Tagen über 24 Stunden in unterschiedlichen Dichten bespielt wird.« (WEISSBUCH HGZZ: 25) Es wird hier aktiv das Bild eines multifunktionalen Zentrums, welches über alle Tageszeiten hinweg lebendig ist, gezeichnet. Unterstützt wird dies durch Visualisierungen, welche öffentliche Räume und Straßenräume zeigen und die Lebendigkeit des Quartiers betonen. Innerhalb des Gebiets wird ein »[z]entraler Park als grünes Herz des HGZZ und der Quartiere« (ebd.: 30) als identitätsstiftendes, symbolisches Element des transformierten Stadtteils präsentiert. Dieser soll mit einem Rondeau, *Agora* genannt, das Zentrum des Gebiets auch baulich-symbolisch deutlich machen und zu einem »Ort der Begegnung« (NEWSLETTER 7 HGZZ) werden. Die symbolische Dimension wird hier durch den Rückgriff auf einen historischen Begriff, der mit einer belebten Öffentlichkeit konnotiert ist, unterstützt.

*Conclusio: Symbolisches Zentrum für Wissenschaft und Forschung*

*verschiedene Maßstäbe von Zentralität: International bis Quartier*

Das Hochschulgebiet Zürich Zentrum wird als wichtiges Zentrum auf unterschiedlichen Maßstäben für Zürich positioniert: Hat es auf internationaler und überregionaler Ebene zunächst vor allem den Charakter eines funktionalen und symbolischen Zentrums im Bereich Bildung, Forschung und Medizin, werden auf städtischer Ebene und darunter auch andere Qualitäten stark gemacht: Das Gebiet soll für die umliegenden Gebiete Grünraum, Aufenthaltsqualität und verschiedene Nutzungen bieten. Das Hochschulgebiet kann hier als Zentrenentwicklung verstanden werden, welches die Idee der Spitzenposition Zürichs in Wissenschaft und Forschung als Legitimation aufnimmt und dadurch den Standort festigt.

*Konstruktion als Zentrum zur Legitimation politischer Entscheidungen*

Dabei dient die Konstruktion als Zentrum auch zur Legitimation der politisch gewünschten Entwicklung an diesem Standort, der in dieser Dimension umstritten ist. Der Standort wird mit symbolischen Aussagen, wie die Hochschule gehöre »mitten in der Gesellschaft«, legitimiert – dabei erfolgt eine Gleichsetzung der räumlichen Lage mit dem gesellschaftlichen Stellenwert der Institutionen. Als Zentrum für das umliegende Quartier mit vielfältigen Nutzungen wird ein Mehrwert präsentiert, der die Integration in die Umgebung unterstreichen soll. Nicht nur die Integration kultureller Nutzungen auf das Hochschulgebiet wird dazu genutzt, es werden auch symbolisch aufgeladene Begriffe verwendet, um das Gebiet als belebten Ort des Zusammenkommens darzustellen: Der zentrale Platz an der Schnittstelle zwischen Park und Straßenkreuzung wird *Agora* genannt, welche natürlich Bezüge zum antiken Marktplatz als Versammlungsort, an dem das Öffentliche stattfindet, herstellt.

*Konstruktion als Zentrum mit Bildern und Metaphern*











## 6.5 Europaallee

Die *Europaallee* ist eines der prominentesten Stadtentwicklungsgebiete Zürichs. Das derzeit in Bau befindliche Quartier liegt nicht nur unmittelbar an der Innenstadt, sondern ist auch direkt neben einem der frequentiertesten Orte der Schweiz situiert: Dem Zürcher Hauptbahnhof, welcher das Zentrum des öffentlichen Verkehrsnetzes des Landes darstellt. Dementsprechend wird sie als »wohl besterschlossene Lage der Schweiz« (STADT ZÜRICH, AMT FÜR STÄDTEBAU 2008: 154) und »zentralstes Quartier der Schweiz« (JESSEN et al. 2008: 7) betitelt. Für diese Untersuchung bietet sich die Europaallee als Fallbeispiel daher besonders an.

Das Projekt *Europaallee* ist nicht das erste Stadtentwicklungsprojekt, welches das Ziel verfolgt, die nunmehr nicht mehr für den Bahnbetrieb benötigten Flächen um den Zürcher Hauptbahnhof für neue Nutzungen zu verwenden. Verschiedene Konzepte unter verschiedenen Namen (wie *HB Südwest/Eurogate* mit Überbauung des Gleisfeldes oder auch zwei Hochhaustürmen) sind allerdings aufgrund unterschiedlicher Ansprüche (u. a. an die Nutzung und damit die Wirtschaftlichkeit des Projekts) der Projektträger als auch der Stadt, der Bevölkerung und Verbänden gescheitert. Schlussendlich wurde das Projekt redimensioniert und die verschiedenen zur Transformation anstehenden Flächen um den Hauptbahnhof werden nun etappenweise entwickelt, wobei die *Europaallee*, anfangs als *Stadtraum HB* bezeichnet, den ersten Teil darstellt.



**Abb. 41 (linke Seite)**  
*Europaallee*, rechts im Vordergrund der (neue) direkte Zugang zum Hauptbahnhof von der Europaallee sowie die Shil (eigene Aufnahme 2018)

*Konversion ehemaliger Bahnflächen*

**Abbildung 42**  
Orthofoto Hochschulgebiet Zürich Zentrum (genordet, Maßstab 1:10 000, eigene Darstellung, Datenquelle: KANTON ZÜRICH 2018, OPENSTREETMAP CONTRIBUTORS 2018)

Die *Europaallee* befindet sich südlich des Gleisfeldes des Hauptbahnhofs (siehe *Abbildung 42*) und ist dort die bahnhofs nächste von den zur Konversion vorgesehenen Flächen. Der städtebauliche Masterplan von Kees Christiaanse sieht eine Hauptachse, die namensgebende *Europaallee*, mit einem zentralen Platz vor. Die *Europaallee* verfolgt dabei den Gedanken der Erweiterung der *City* um die Bahnhofstrasse hinaus (Interview NATRUP 2018, Interview STEIGER 2018). Aufgrund der vielen bereits

*städtebauliches Konzept*

existierenden Freiräume in der näheren Umgebung konnte innerhalb des Gebiets auf Grünflächen verzichtet werden (ebd.). Projektträger sind die SBB Immobilien, Teil der Schweizerischen Bundesbahnen, welche im Eigentum der Flächen sind, wobei die Schweizerische Post (ehemaliger Eigentümer des Grundstücks der Shilpost am Beginn der nunmehrigen *Europaallee*) sowie die Stadt Zürich im Verfahren involviert waren.

*Nutzungen* Einer der ersten prominentesten Nutzerinnen ist die Pädagogische Hochschule, welche an der Europaallee ihre verteilten Standorte zusammengeführt hat. Des Weiteren wurden neben Büro- und Wohnflächen verschiedene Gewerbe- und Kulturnutzungen angesiedelt. Für vielfältige Erdgeschossnutzungen werden leistbare Mieten für die Geschäftslokale für kleinere Unternehmen durch Querfinanzierung innerhalb der Gebäude ermöglicht (BEILAGE TAGES-ANZEIGER: 9).

Derzeit befindet sich die Europaallee in Bau, wobei die bahnhofsnäheren Baufelder bereits fertiggestellt sind. Die Pädagogische Hochschule hat bereits 2013 den Betrieb am neuen Standort aufgenommen. 2020 sollen alle Baufelder fertig gestellt sein.

## Interpretative Analyse der Stadtentwicklungsdokumente

Analysiert wurden zum Projekt *Europaallee* formelle Planungsdokumente als auch Imagematerialien, welche in *Tabelle 16* aufgelistet sind.

Tabelle 16	DOKUMENT	JAHR	VERWEIS IN DIESER ARBEIT
Übersicht analysierter Materialien zur <i>Europaallee</i>	<i>Stadtraum HB. Erläuterungsbericht zum Gestaltungsplan</i>	2004	EUROPAALLEE GESTALTUNGSPL.
	<i>Stadtraum HB: ein neues Quartier für Zürich</i> Beilage zur Fachzeitschrift <i>Hochparterre</i>	2005	EUROPAALLEE HOCHPARTERRE
	<i>Europaallee-Journale (1-3)</i>	2010/2012	EUROPAALLEE-JOURNAL 1/2/3
	<i>Infolyer Europaallee: Mitten in Zürich entsteht ein neuer Stadtteil</i>	2010	INFOFLYER EUROPAALLEE
	<i>Sonderbeilage Europaallee</i> zum Tages-Anzeiger vom 17. September 2012	2012	BEILAGE TAGES-ANZEIGER
	Homepage Europaallee	2018	EUROPAALLEE HP

*Ziel einer durchmischten, lebendigen Stadt*

Bei der Entwicklung des Gestaltungsplans wurde bereits die »durchmischte, lebendige Stadt« (EUROPAALLEE HOCHPARTERRE: 3) als Zielsetzung formuliert, welche sich – wie man später in den Imagematerialien lesen kann – durch die »hohe soziale, ökonomische und ökologische Qualität, eine ausgeprägte architektonische Relevanz, eine klare Identität und Funktionalität, die nachhaltige Aufwertung des Gebietes, die Interaktion mit den angrenzenden Stadtquartieren« (EUROPAALLEE-JOURNAL 1: 4) auszeichnet. Dabei wird die *Europaallee* als Zentrum konzipiert: Diesem Ort wird durch seine Lage und Vernetzung eine besondere Bedeutung zugeschrieben, sodass die Entwicklung hier besonders hervorsteht. Darunter wird in den untersuchten Dokumenten eine hohe architektonische Qualität, durchmischtes Angebot an Handel, Dienstleistung und Kultur sowie Standort von Bildungseinrichtungen verstanden.

### *Zentrum als bauliche Verdichtung*

Die Nähe zur Innenstadt sowie die ideale Erschließung durch den direkt daneben gelegenen Hauptbahnhof prägt den Zentrumsbegriff der *Europaallee* besonders: Als Erweiterung der *City* gedacht und an das regionale, nationale und internationale Eisenbahnnetz bestens angeschlossen, wird sie als »[m]itten in Zürich« (INFOFLYER EUROPAALLEE) gesetzt.

*Europaallee als  
Erweiterung der City*

Bei näherer Untersuchung stechen vor allem zwei Aspekte heraus: Zum einen spielt das Thema der baulichen Verdichtung eine große Rolle. Diese wird vor allem in positiver Weise hervorgehoben: »Die Zürcherinnen und Zürcher mögens eben gross«, dabei wird auf das positive Abstimmungsergebnis der Bevölkerung (65 % ja) zum Gestaltungsplan, der die Bebauung und Nutzung regelt, verwiesen (BEILAGE TAGESANZEIGER: 3). Die *Europaallee* sei der »Anfang eines Canyons« (ebd.), in Visualisierungen werden dazu hohe Gebäude, fast schon wie Landmarks gezeigt, aber es wird vermieden, die Enge eines Canyons optisch darzustellen. Vielmehr wird, wenn man den Infolyer zur *Europaallee* (INFOFLYER EUROPAALLEE) betrachtet, der öffentliche Raum in den Vordergrund gestellt und im Hintergrund eine Weite suggeriert.

*bauliche Verdichtung*

*Europaallee als  
Canyon*

*Visualisierungen*

Legitimiert wird diese bauliche Verdichtung, die vor allem Verdichtung in die Höhe bedeutet, durch planerische Ziele. Dabei wird das Zentrum mit einer baulichen Verdichtung nahezu synonym dargestellt: Dieses Zentrum an gerade dieser, verkehrlich gut erschlossenen Stelle, dient der inneren Verdichtung, dadurch der haushälterischen Bodennutzung und »stimmt damit hervorragend mit den raumplanerischen Zielen überein« (EUROPAALLEE GESTALTUNGSPL.: 39, vgl. auch Interview STEIGER 2018). Die Legitimation erfolgt hier also durch Unterstellung unter fachlichen, planerischen Zielen und einer Verallgemeinerung der Wünsche der Bevölkerung.

*Zentrum als Erfüllung  
planerische Ziele*

### *Zentrum öffentlichen Lebens*

Auf der anderen Seite wird die *Europaallee* als Zentrum öffentlichen Lebens präsentiert. Nicht nur in Visualisierungen wird der öffentliche Raum betont, auch durch symbolisch-metaphorisch formulierte Beschreibungen wird *Leben* in der *Europaallee* versprochen, bevor sie überhaupt gebaut war. Dabei bedient man sich dem Begriff des *städtischen*: »Hier ist die Stadt dichter, hier ist die Stadt städtischer.« (EUROPAALLEE-JOURNAL 2: 2) Die Betonung des öffentlichen Lebens geht dabei Hand in Hand mit der Bewerbung des Einzelhandels- und Gastronomieangebots, womit für die *Europaallee* umfangreich geworben wird (EUROPAALLEE HP). Unterstrichen wird die Rolle der *Europaallee* als Zentrum öffentlichen Lebens dabei auch durch das Kulturhaus und Kino *Kosmos*, welches am Westende des Gebiets errichtet wurde.

*Zentrum öffentlichen  
Lebens*

### Zentrum für Firmenzentren

die Europaallee als Teil  
der Global City Zürich

Doch nicht nur als Anziehungspunkt innerhalb der Stadt, auch darüber hinaus kommt der *Europaallee* eine Zentrumsrolle zu: Sie versteht sich implizit als Baustein der *Global City* Zürich. Schon bei der Benennung wird die Internationalität deutlich, welche durch die Nutzungen der Gebäude sowie den hohen, architektonischen Anspruch unterstrichen wird. In der *Europaallee* gibt es einen relativ großen Anteil an Büroflächen, welcher aus der zentralen Lage heraus begründet wird: Zum einen ist die Nachfrage nach Büros in zentralen Lagen in Zürich sehr groß, und an so einer guten und zentralen Lage habe man sich seitens der Projektträger für dichter genutzte Flächen, und damit auch Büros, entschieden (vgl. Interview STEIGER 2018). Mit dem zusätzlichen Angebot von Büroflächen an dieser zentraler Lage, wo internationale Großkonzerne wie Google ihre Schweizer Unternehmenszentralen situieren, wird die Erzählung der *Global City* als internationale Stadt, die sich immer im Wettbewerb befindet, und als Zentrum betont: Mit der *Europaallee* schaffe sich Zürich »Muskeln an für die europäische Städtekonkurrenz« (EUROPAALLEE HOCHPARTERRE: 3).

### Conclusio: Zürich wird Großstadt

die Europaallee im  
Stadtplanungsdiskurs

Die in der Analyse identifizierten Vorstellungen von der *Europaallee* als Zentrum fügen sich gut in den Zürcher Stadtplanungsdiskurs ein: Nicht nur im Kontext der Erzählung von Zürich als dienstleistungsorientiertes Zentrum, als *Global City* im internationalen Städtewettbewerb, bietet die *Europaallee* mit ihren Büroflächen in zentraler Lage einen *Headquarter-Standort*, der dieses Selbstverständnis bestätigt. Auch wird hier ein Bild von einem Zentrum gezeichnet, das typische Eigenschaften von Zentren, wie sie in Zürich verstanden werden, aufweist: Baulich verdichtet, mit vielen belebten Erdgeschoßnutzungen und hervorragend erschlossen.

Teil der  
Großstadtwerdung

Dennoch ist die *Europaallee* in ihrer Erscheinung untypisch für die Stadt, die eine solche bauliche Dichte und Architektur (sieht man vom Entwicklungsgebiet *Zürich West* ab) nicht gewohnt ist. »An der Europaallee gibt sich Zürich grossstädtisch« (VAIHINGER 2018, vgl. auch BEILAGE TAGES-ANZEIGER): Die bauliche Dichte, die publikumsintensiven Nutzungen (inkl. Kulturhaus) und die Bürostandorte für eine *Global City* sowie die Lage als Eingangstor zu Zürich, welches man sieht, wenn man mit dem Zug ankommt, machen die *Europaallee* zum Symbol für Zürich als Großstadt – was immer wieder auch kritisch gesehen wird (siehe beispielsweise VAIHINGER 2018).

Oder um es mit den Worten von FABER, einem Zürcher Singer-Songwriter, auszudrücken: *Zürich [...] baut hohe Häuser, um ne Grossstadt zu sein.*







**MIGROS**

**DENNER**

**sanaCare**

**Treff**

**kiosk**

**Zebra**

**YÖGELE SHOES**



**YÖGELE SHOES**



## 6.6 [Exkurs Zentrum Affoltern]

Ergänzend zum bisher präsentierten Zürcher Zentralitätsdiskurs mit den lokalen Fallbeispielen wird an dieser Stelle ergänzend die Entwicklungsplanung *Zentrum Affoltern* kurz vorgestellt. Da sich das Projekt noch im frühen Stadium befindet, reicht das vorhandene Untersuchungsmaterial nicht für eine ausführliche Inhaltsanalyse aus. Es scheint aber dennoch interessant, das Projekt kurz zu beleuchten, da die Frage *Was ist ein Zentrum?* das Hauptthema des bisherigen Entwicklungsprozesses war. So können weitere ergänzende Aspekte zu den lokalen Zentralitätsdiskursen in Zürich skizziert werden.

*Affoltern* liegt nordwestlich der Innenstadt und ist durch den Käferberg von der Innenstadt getrennt. In den vergangenen Jahren wuchs das ehemals bäuerlich geprägte Dorf stark, die Bevölkerung wuchs zwischen 2003 und 2013 von 20 000 auf 25 000 Bewohnerinnen und Bewohner (MERKT 2016). Zahlreiche Wohnbauten wurden in diesem Stadtteil errichtet, jedoch fehle dem Quartier »weitgehend eine Nutzungsvielfalt«, es gäbe kaum »Gewerbe, Büros, Läden oder Cafés« (abgesehen von einem Einkaufszentrum), und genauso wenig »ein Zentrum, das eine übergreifende Identität stiften und zur Begegnung einladen würde«, so der Architekturhistoriker KURZ (2012).

### Projektbeschreibung

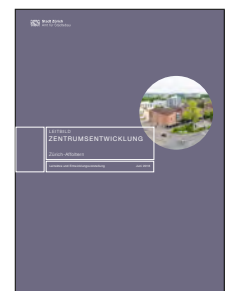
Die Stadt Zürich stellt diesen Mangel ebenfalls fest: »Affoltern fehlt ein richtiges Zentrum. Das soll sich ändern.« (AFS 2018c) Mit dieser Zielsetzung wurde seitens der Stadt ein Beteiligungsprozess initiiert, um »eine gemeinsame Idee für das Zentrum Affoltern zu entwerfen.« (ebd.)

Zurzeit *verliert* sich Affoltern zwischen Bahnhof und dem Zehntenhausplatz, wo die funktionalen und vernetzten Funktionen verteilt sind, die üblicherweise ein Zentrum übernimmt – also hier vor allem der Anschluss an den öffentlichen Verkehr sowie die Versorgung, welches vor allem ein Einkaufszentrum sicherstellt (siehe *Abbildung 45*). Einladende Aufenthaltsorte und ein herkömmliches Ortszentrum gibt es allerdings nicht. Wie die Stadt Zürich, ist auch Affoltern als Teil von ihr, von Bevölkerungswachstum betroffen. Die Stadt Zürich möchte dort daher ein »richtiges, lebendiges Zentrum« entwickeln (ebd.). Anlass hierfür ist auch das Infrastrukturprojekt *Tram Affoltern*, mit welcher der Stadtteil an das Straßenbahnnetz angeschlossen werden soll.

Dazu wurde ein Leitbilderstellungsprozess angestoßen, in welchem in mehreren Workshops mit der Bevölkerung Vorstellungen zur Entwicklung eines »richtige[n], lebendige[n] Zentrum[s]« zusammengetragen wurden. Aus diesen wurde ein *Leitbild Zentrumsentwicklung Zürich Affoltern* (siehe *Abbildung 44*) erstellt, das Grundlage für wei-

**Abb. 43 (linke Seite)**  
An dieser Stelle soll *Affolterns* zukünftiger *Zentrumsplatz* entstehen (eigene Aufnahme 2018)

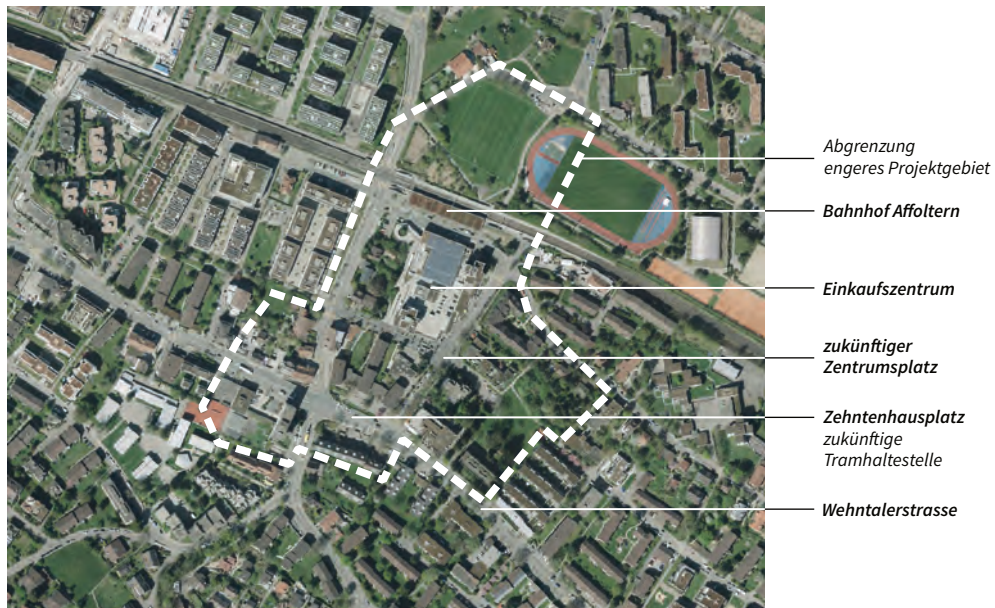
*Affoltern: Vom bäuerlich geprägten Dorf zur wachsenden Wohnstadt*



**Abbildung 44**  
*Leitbild Zentrumsentwicklung Zürich Affoltern. Leitsätze und Entwicklungsvorstellung.* (AFS 2018b)

*Leitbild Zentrumsentwicklung*

**Abbildung 45**  
Orthofoto Projektgebiet Zentrum Affoltern (genordet, Maßstab 1:8 000, eigene Darstellung, Datenquelle: KANTON ZÜRICH 2018)



tere Planungen darstellen soll (AFS 2018b<sup>27</sup>). Dieses Leitbild wurde im Juni 2018 präsentiert.

### Zentrum in sechs Leitsätzen

Dieses im Beteiligungsverfahren ausverhandelte Leitbild, welches die städtische Verwaltung gemeinsam mit der Bevölkerung in Form von sechs Leitsätzen formuliert hat, kann durchaus als gemeinsame Vorstellung von Zentrum und Zentralität – zumindest für Affoltern – gesehen werden:

**Tabelle 17**  
Leitsätze für das Zentrum Affoltern (AFS 2018b)

LEITSATZ 1	Das Zentrum ist mehr als ein Platz
LEITSATZ 2	Das Zentrum ist urban und belebt
LEITSATZ 3	Tramhaltestelle und Bahnhof sind Ankunftsorte und Zentrumsauftakt
LEITSATZ 4	Die Freiräume im Zentrum sind vernetzt
LEITSATZ 5	Der Detailhandel konzentriert sich im engeren Zentrumsbereich
LEITSATZ 6	Die Sport- und Freizeitanlage Fronwald ist Teil des Zentrums und strahlt über Affoltern hinaus

*breites Verständnis von Zentrum*

Diese Leitsätze, in *Tabelle 17* aufgelistet, zeigen ein breites Verständnis von Zentrum. Deutlich wird sowohl bei den Leitsätzen als auch bei der allgemeinen »Entwicklungsvorstellung«, dass ein Bild von der zukünftigen räumlichen Entwicklung des Zentrums und des Umfelds gezeichnet wird, das Stichworte wie großzügig, grün, lebendig und attraktiv betont. Zentralität wird hier zum wünschenswerten Zustand und wird mit städtischen bzw. sogar großstädtisch Attributen wie »Boulevard« versehen. (ebd.) Dennoch sind auch hier die für Zürich typischen Themen Verdichtung, Versorgung und Vernetzung (siehe dazu *Zentren in Zürich: dicht, versorgend, erschlossen* auf Seite 102) maßgeblich.

<sup>27</sup> Von diesem ist derzeit nur die Kurzfassung als Informationsbroschüre verfügbar, welche auch die Version für die Öffentlichkeit ist – auf diese wird im Folgenden Bezug genommen.



An erster Stelle steht die Zielsetzung, das Zentrum als »lebendige[n] Treffpunkt für das ganze Quartier« zu etablieren: Dabei soll auch ein neuer Platz, der *Zentrumsplatz*, entstehen. »Das Zentrum ist mehr als ein Platz«, aber vor allem: Das Zentrum *ist* ein Platz. Die bauliche Manifestation, einen belebten Platz als Treffpunkt zu haben, an dem man sich begegnen kann, ist hier maßgeblich: Dies wird nicht nur deskriptiv als Defizit charakterisiert (vgl. dazu auch die Beschreibung von *Affoltern* auf Seite 127), sondern ist schlussendlich Teil des Ergebnisses des Leitbilds. Ziel ist mit Errichtung eines *Zentrumsplatzes* einen Ort, der »urban und belebt« sowie »wichtiger Einkaufs- und Aufenthaltsort« ist, zu schaffen. (ebd.)

*Zentrum als baulich manifestierter Zentrumsplatz*

Das im Züricher Zentralitätsdiskurs immer wiederkehrende Thema der baulichen Verdichtung wird unter »urban und belebt« subsumiert: Die *Stadtwerdung* bedeutet nicht nur ein Zentrum im Form eines Platzes zu bauen, sondern auch die bauliche Verdichtung dieses Zentrums. Dies wird aber nur am Rande angeschnitten, obwohl der bauliche Eingriff relativ stark sein kann, stehen vielmehr funktionale und vernetzende Aspekte im Vordergrund. (vgl. ebd.)

*Zentrum als Teil von Stadtwerdung*

Interessant scheint des Weiteren, dass ähnliche Problemstellungen bereits vor circa 20 Jahren bearbeitet wurden (vgl. dazu HOCHPARTERRE 2003). Die damals von einem Planungsteam ausgearbeiteten Vorschläge, welche auch das Ziel eines Zentrums für *Affoltern* verfolgten, wurden allerdings nicht umgesetzt. Es scheint, dass auch hier der treibende Faktor ein Infrastrukturprojekt ist, in diesem Falle das *Tram Affoltern*, womit räumlich zusammenhängende Umgestaltungsmaßnahmen unter einem gewissen Umsetzungsdruck stehen. (vgl. Interview REGLI 2018)

Das Beispiel des Beteiligungsprozesses zum *Zentrum Affoltern* zeigt, dass Fragen der Zentrenbildung nicht nur in akademisch-fachlichen Kreisen behandelt werden, sondern auch breitenwirksam mit Einwohnerinnen und Einwohnern diskutiert werden können. Auch sie haben zu Zentren und deren Funktionen Vorstellungen. Hier wird die Relevanz und Aktualität der Entwicklung von Zentren in der Stadtentwicklung deutlich, auch abseits eines fachlichen-planerischen Diskurses in der stadtplanerischen Praxis in Diskussion mit der Bevölkerung vor Ort.

*Frage nach Zentrum als Beteiligungsprozess*

Central



## 6.7 Zentren im Zürcher Stadtplanungsdiskurs

Die Analyse des lokalen Zürcher Zentralitätsdiskurs und der *local stories* bringt verschiedene Zentrenverständnisse zu Tage. In *Tabelle 18* sind die im Zürcher Stadtentwicklungsdiskurs und in den untersuchten Gebieten jeweils besonders betonten Zentralitätsbegriffe, eingeteilt nach Analysekategorien (siehe *Kapitel 4.3*), markiert.

RÄUMLICHES BETRACHTUNGSGEBIET	BAULICH	FUNKTIONAL	GESELLSCHAFTLICH-SOZIAL	SYMBOLISCH	VERNETZT
<i>Stadt Zürich</i>	●	●	●	●	●
<i>Bahnhof Oerlikon</i>	●			●	●
<i>Hochschulgebiet Zürich Zentrum</i>		●	●	●	
<i>Europaallee</i>	●	●	●	●	●
<i>Zentrum Affoltern</i>	●	●	●		●

**Abb. 46 (linke Seite)**  
»Central« (Zürich, eigene Aufnahme 2018)

**Tabelle 18**  
Übersicht über die untersuchten Zentralitätsdiskurse in Zürich

### Zentralität in den *local stories* der Zürcher Stadtquartiere

In der Untersuchung der *local stories* zeigt sich ein breites Bild von Zentralität: In der *Europaallee* spiegelt der Zentrumsbegriff eine Erweiterung der (stadtgeographisch verstandenen) *City* wider, die sich in bester Lage zwischen Innenstadt und Bahnhof durch ihre verkehrliche Erreichbarkeit auszeichnet, bei dem die Zentralität die bauliche Dichte legitimiert. Beim *Hochschulgebiet Zürich Zentrum* steht die funktionale und symbolische Komponente der dortigen Bildungs- und Spitalseinrichtungen als Zentrum für Zürich im Mittelpunkt, die auch für die Zentrumsrolle der Stadt Zürich selbst wichtig ist. Beim *Bahnhof Oerlikon* steht die verbindende Rolle des Verkehrsknotens als Zentrum im Vordergrund: Hier sollen zwei Zentren vernetzt werden. Der Leitbildprozess in *Affoltern*, bei dem gemeinsam mit der Bevölkerung die Frage *Was ist ein Zentrum?* erörtert wurde, stellt die Notwendigkeit eines baulich manifestierten Zentrums in Form eines Platzes für den Stadtteil fest.

*breites Bild von Zentrum und Zentralität in den local stories*

Dieses breit gefächerte Verständnis von Zentrum kann aus unterschiedlichen Rahmenbedingungen der Projekte erklärt werden, macht aber auch deutlich, dass sich verschiedene theoretische Ansätze wiederfinden. Beispielsweise werden in allen untersuchten *local stories* Zentren auch als Orte der Begegnung und Zusammenkunft verstanden, implizit oder explizit als Teil der Attraktivität des Projekts. In der *Europaallee* als Attraktivität für den Stadtteil, im *Hochschulgebiet Zürich Zentrum* für die umliegenden Gebiete, beim *Bahnhof Oerlikon* als Bemühung, einen Verkehrsknotenpunkt nicht nur als Durchgangsort zu gestalten. Zentrenkonstruktionen sind hier also

*Abhängigkeit von Rahmenbedingungen*



ein Mittel für die Stadtentwicklung, aber auch für die Standortentwicklung: So wird ein Mehrwert vermittelt, von dem auch umliegende Quartiere profitieren sollen.

Nicht nur die Ausstrahlung der Attraktivität als Ziel hat hierbei unterschiedliche Maßstäbe, auch die Zentren selbst sind auf unterschiedlichen Ebenen bedeutend. Dabei überlappen sich diese Zentralitäten oftmals, was besonders beim *Hochschulgebiet Zürich Zentrum* deutlich wird: Hier wird die Zentrumsrolle des Standortes für den ganzen Forschungsstandort Zürich verstanden.

### Der lokale Diskurs zu Zentralität in der Zürcher Stadtentwicklung

*Zürich als Global City  
und internationales  
Finanzzentrum*

Der lokale Diskurs zu Zentralität in Zürich ist stark geprägt vom Selbstverständnis Zürichs als Finanzzentrum und Standort für *Headquarter* global agierender Unternehmen. Die Stadt Zürich sieht sich als ein Zentrum der Finanzwelt und im Dienstleistungssektor. Viele *Expats*, gut verdienende Fachkräfte aus dem Ausland, kommen nach und leben in Zürich. Die Stadt- und Standortentwicklung an der *Europaallee* und dem *Hochschulgebiet Zürich Zentrum* greifen diese Erzählung auf: Hier entstehen *Headquarter* von Internetgiganten, dort wissenschaftliche Institutionen mit Spitzenplatzierungen in Forschung und Medizin. Beide Projekte sind Bausteine der Finanzmetropole Zürich. Symbolische Aspekte spielen im Zentralitätsdiskurs eine besonders starke Rolle.

*Zentrenfestlegungen  
als planerisches  
Instrument*

Grundsätzlich ist die Bedeutung vom Begriff Zentrum in Zürich sehr breit gefächert und umfasst auch soziale und gesellschaftliche Aspekte (wie der vielfältigen, durchmischten Stadt), vor allem in den strategischen Dokumenten. Doch in den rechtlichen Festlegungen der planerischen Instrumente verengt sich der Begriff: Hier stehen Fragen der baulichen Dichte, der Versorgung mit gewerblichen Nutzungen wie Handel und Dienstleistungen sowie die verkehrliche Erschließung im Vordergrund. Sie spiegeln auch die Bandbreite an Eingriffsmöglichkeiten wider, die aus den *klassischen* raumplanerischen Instrumenten hervorgehen: Bauungs- und Nutzungsvorschriften sowie Infrastrukturplanung als Steuerungsmöglichkeiten der räumlichen Entwicklung.

*Zentren als Orte  
bauliche Dichte*

Die *local stories* nehmen dabei diese drei Aspekte auf, besonders bauliche Dichte wird in allen untersuchten Stadtentwicklungsgebieten mit Zentralität verbunden und meist durch sie begründet. Diese bauliche Dichte bedeutet dabei auch eine Entwicklung in die Höhe.

*bauliche Dichte und  
Innenentwicklung*

Fragen nach baulicher Dichte sind ein Thema, welches in Zürich sehr emotional öffentlich und medial diskutiert wird: Wie schon vor Jahren bei der *Europaallee*, wird nun auch beim *Hochschulgebiet Zürich Zentrum* das Projekt vor allem aufgrund seiner Dichte kontrovers diskutiert. Dies kann aus der historischen Entwicklung Zürichs erklärt werden. Zürich war im 19. Jahrhundert keine Metropole oder Großstadt, sondern



hat sich als Kleinstadt entwickelt. Dementsprechend ist Zürich eine locker bebaute Stadt, Verdichtung nach innen und höhere bauliche Dichten sind ein (relativ) neues Thema. Zudem ist der Dichtebegriff in der Siedlungsentwicklung in der Schweiz eher negativ konnotiert (vgl. CAVIOLA et al. 2016). Demgegenübergestellt werden positive Verallgemeinerungen (»Die Zürcherinnen und Zürcher mögens eben gross«, BEILAGE TAGES-ANZEIGER: 3) oder fachliche Zielsetzungen, wie die ressourcenschonende und effiziente Bodennutzung. Zentren fügen sich hier in diese fachlichen Ziele und legitimieren dadurch eine Entwicklung an einem Ort.

Neben Dichte wird auch ein weiterer Begriff oftmals mit Zentren verknüpft: Jener der *Urbanität* bzw. des *Städtischen* selbst. Zürich sieht sich nicht nur selbst als »urbanes Zentrum« (RES: 15), auch die in den *local stories* konstruierten Zentrenbilder rekurren auf Vorstellungen des, nicht genau definierten, *Städtischen*: »Hier ist die Stadt dichter, hier ist die Stadt städtischer« (EUROPAALLEE-JOURNAL 2: 2), heißt es bei der *Europaallee*. Im *Hochschulgebiet Zürich Zentrum* und in *Zentrum Affoltern* sind implizit prägende Begriffe des (Groß-)Städtischen zu finden: Sei es eine *Agora* oder das Bild des *Boulevards*. Es werden sprachliche Bilder gezeichnet, um ein städtisches Leben zu suggerieren, das hier stattfinden soll. Dies spiegelt zudem das Verständnis eines Zentrums als Anziehungspunkt für Menschen wider.

*Zentrum als Inbegriff  
der (Groß-)  
Stadtwerdung*

Die Analyse des Zentralitätsdiskurses in Zürich und der Fallbeispiele zeigt ein breites Verständnis von Zentralität. Deutlich wird vor allem, dass die Relevanz von Fragen nach Zentralität und Zentren in der Stadtentwicklung hoch ist: Nicht nur auf städtischer Ebene sind Zentren eine aktuelle Frage der Planung, hier vor allem als Instrument der Planung über die verordneten Zentren, sondern auch in den einzelnen Fallbeispielen.

# 7. Analyseergebnisse, Schlussfolgerungen und Diskussion

In dieser Arbeit wurden die Stadtplanungsdiskurse der Städte Wien und Zürich auf Bedeutungen sowie die Rolle von Zentren und Zentralität in diesen analysiert. Dabei konnten verschiedene Vorstellungen und Verständnisse gefunden werden, die Orten zugeschrieben werden, wodurch sie als Zentren konstruiert werden.

*Ziel der Arbeit* Ziel der Arbeit war, festzustellen, wie sich diese Konstruktion von Zentren im Diskurs um Stadtentwicklungsprojekte gestalten, welche Bedeutung diese Vorstellungen für die Imaginierung städtischer Zukünfte haben und aus welchen Motive und Interessen heraus Zentrenkonstruktionen erfolgen. Es sollte gezeigt werden, welchen Einfluss diese auf den Stadtentwicklungsdiskurs einer Stadt sowie die Perspektiven auf die europäische Stadt haben.

Empirisch wurde der Stadtplanungsdiskurs mithilfe qualitativer Inhaltsanalysen von Dokumenten der Stadt- und Stadtteilentwicklung untersucht. Ergänzend wurden Expertinnen- und Experteninterviews durchgeführt. Um die Bedeutungsproduktionen im Stadtentwicklungsdiskurs nachvollziehen zu können, wurde für die Inhaltsanalyse ein hermeneutischer (interpretativer) Ansatz gewählt. Dabei wurden nicht nur Dokumente auf strategischer bzw. städtischer Ebene untersucht, sondern auch Unterlagen zu je drei Stadtentwicklungsprojekten in Wien und Zürich im Detail analysiert.

## 7.1 Zentralitätsdiskurse in Wien und Zürich

*unterschiedliche  
planerische Zugänge  
zu Zentrenfestlegungen  
auf städtischer Ebene*

In der Untersuchung wurden zunächst Differenzen im planerischen Umgang mit Zentren und Zentralität deutlich: In Wien wird ein eigenes *Fachkonzept Zentren* ausgearbeitet, welches Zentren definieren und Maßnahmen zur weiteren Entwicklung formulieren soll. In Zürich erfolgen hingegen Festlegungen von *Zentrumsgebieten*, *Quartierzentren* und *Zentrumszonen* über Instrumente der Ordnungsplanung (*Richtplan*): Zentren werden in ihrer Bedeutung je administrativer Ebene und mit eigenen Zielsetzungen differenziert aufgezählt. Diese unterschiedlichen Zugangsweisen sind aus der politisch-administrativen Institutionalisierung und dem rechtlichen Rahmen der

Stadtplanung zu erklären. Wien verfügt als Land und Gemeinde nahezu über alleinige Planungshoheit, während es in Zürich kantonale, überörtliche Standortfestlegungen und Infrastrukturplanungen gibt. Daraus resultieren nicht nur Unterschiede in der Umsetzung der Zentrenfestlegungen, welche in Zürich dadurch stärker vom Denken in administrativen Räumen (also einem Container-Raum) geprägt sind (z. B. Zentrumsgebiet mit *kantonal*er Bedeutung), sondern auch Einflüsse auf den Zentralitätsdiskurs: Hier wird bereits, wenngleich administrativ bedingt, der Aspekt der Hierarchisierung durch Zentren deutlich.

Inhaltlich zeigt sich in Wien auf städtischer Ebene, also im *lokalen Diskurs*, die Betonung der *Zentrenvielfalt* im Zentralitätsdiskurs. Die vielen und verschiedenen Zentren zeichnen sich durch *Multifunktionalität* aus, wobei dem Begriff der Funktionalität ein sehr breites Verständnis zugrundeliegt. Sie reduziert sich nicht auf den Einzelhandel und Dienstleistungen wie im CHRISTALLERSchen Sinne, sondern umfasst auch gesellschaftliche Aspekte. Während der Stadtentwicklungsplan, der Ausgangspunkt für das *Fachkonzept Zentren* ist, von Zentren als Orte der Vielfalt spricht und bei der Verortung eher vage bleibt und sich auf Versorgungsaspekte beschränkt, scheint das – noch nicht vorliegende – *Fachkonzept* einen differenzierteren Ansatz zu verfolgen, welches die Idee der *Polyzentralität* innerhalb der Stadt stark macht.

*Zentren in Wien:  
Multifunktionalität  
und Zentrenvielfalt*

In Zürich werden Zentren vor allem mit den Begriffen *Dichte*, *Versorgung* und *Erschließung* verbunden. Zentren sind gut erreichbar, dadurch bilden sie wichtige Orte zur Versorgung der umliegenden Quartiere bzw. darüber hinaus und sind deshalb aus planerisch-fachlicher Sicht ideale Orte für die weitere bauliche Verdichtung und Innenentwicklung. Dabei verschränken sich deskriptive Zuschreibungen und normative Zielsetzungen: Zentren werden *normativ* als Ort für bauliche Verdichtung festgelegt, aufgrund ihrer *deskriptiven* Erreichbarkeit, die aber erst aus (wiederum) *normativen* Festsetzungen der Planung resultiert.

*Zentren in Zürich:  
Dichte, Versorgung,  
Erschließung*

Bei Betrachtung der *local stories*, also der Stadtentwicklungsprojekte selbst als konkrete Orte, an welchen sich Zentrenkonstruktionen manifestieren, werden neben den *diskursprägenden Begriffen* auf städtischer Ebene auch weitere Verständnisse und Bedeutungen von Zentralität sichtbar. Die Definition eines Zentrums ist hier höchst unterschiedlich und teilweise überlappen sich mehrere Begriffe: Es findet sich nahezu die ganze Bandbreite an theoretischen Verständnissen von Zentrum wieder.

*breites Verständnis von  
Zentren und  
Zentralität in den  
untersuchten Stadtent-  
wicklungsprojekten*

Die dabei vorgenommenen Zuschreibungen von Zentren und Zentralität dienen verschiedenen Zwecken. Zum einen fügen sich – sowohl in Wien als auch in Zürich – die *local stories* ins allgemeine Selbstverständnis der Stadt: Wien als *Mittelpunkt Europas*, der durch den zentralen Knotenpunkt *Hauptbahnhof Wien* die verkehrliche Bedeutung bekommt, welche die *neue* Rolle in Europa fordert. Zürich als *Global City* im internationalen Städtewettbewerb, die zentrale Standorte in der *Europaallee* direkt neben der Innenstadt für global agierende Unternehmen genauso wie für Spitzenpositionen in Forschung und Lehre (*Hochschulgebiet Zürich Zentrum*) benötigt.

*Motive und Interessen*

Auf der anderen Seite werden Zentren zur Quartiersentwicklung eingesetzt: Durch ein Zentrum sollen Defizite eines Quartiers ausgeglichen werden (*Zentrum Affoltern*) oder die Verknüpfung von Quartieren verbessert werden (*Bahnhof Oerlikon*). Zentrenbildung wird dabei auch zum Marketing, wie das Beispiel des *Althan Quartiers* zeigt.

Hier zeigen sich also verschiedene Interessen und Motive, die sich in den Zentrums-konstruktionen wiederfinden. Die konkrete Entwicklungsgeschichte der Standorte rückt durch die Positionierung als Zentrum in den Hintergrund. Deutlich wird dies beispielsweise bei der *Seestadt Aspern*, welche ohne Bezug zur davorgehenden Nutzung als Flugfeld entsteht: Hier wird viel eher eine Stadt in zentraler Lage zwischen zwei europäischen Hauptstädten dargestellt.

*Bedeutung des Kontext  
der Stadtentwicklung  
für den Zentrenbegriff*

Der Kontext der Stadtentwicklung spielt hingegen eine bedeutende Rolle, wie verschiedene Zentren beschrieben und konstruiert werden: Während in Wien das Thema der vermeintlich *neuen zentralen* Lage in Europa immer betont wird, zeigt sich in Zürich eine starke Verbindung zum Thema *Innenentwicklung* und *Verdichtung nach innen*. Der Begriff der baulichen Dichte, welcher in der Schweiz deutlich stärker diskutiert wird als in Österreich, findet sich in den Zentren- und Zentralitätsdiskurs beider Städte wider.

*Beliebigkeit des  
Zentrenbegriffs*

In jedem Fall, dies zeigt sich in beiden Städten, dienen Zentren und zentrale Lagen als Legitimation für Projekte der Stadtentwicklung. Die höchst unterschiedliche Definition, was diese Zentralität ausmacht, verdeutlicht eine *Beliebigkeit* des Begriffs: Die Frage, *von welchen* Zentren in der Stadtentwicklung gesprochen wird, ist daher bei jedem Projekt von neuem zu stellen.

## 7.2 Analyseergebnisse und Schlussfolgerungen

Aus der Analyse lassen sich vor allem drei Erkenntnisse ableiten, die bei der Auseinandersetzung mit Zentren und Zentralität im Stadtplanungsdiskurs deutlich wurden:

### Produktion mit Bedeutung aufgeladener Orte durch Zentren

Zentren- und Zentralitätskonstruktionen sind essentieller Bestandteil der Bedeutungsproduktion in der Stadtentwicklung. Dies wurde in den untersuchten Beispielen deutlich: Jedes Projekt *spielt* mit dem Zentralitätsbegriff. Sie sind wichtiger Bestandteil der Vorstellungen zur zukünftigen räumlichen Entwicklung und dadurch von der Imaginierung städtischer Zukünfte. Durch Zentren werden einem Ort verschiedene Bedeutungen zugeschrieben und dadurch als strategische Konstruktion und Legitimation für die Entwicklung an jener bestimmten Lage genutzt. Dabei werden Zentren grundsätzlich als erstrebenswert und attraktiv verstanden, unabhängig davon, was genau sie auszeichnet: Sie werden als Anziehungspunkt verstanden. Hier kann nahezu eine *Naturalisierung*

*Allgegenwärtigkeit von  
Zentrenkonstruktionen*



des Begriffs gesehen werden: Zentralität als etwas Gegebenes, worauf die Planung mit der Entwicklung dichter baulicher Strukturen oder der Ansiedelung von wichtigen Funktionen reagieren muss.

Die Zielsetzung der Ausbildung spezialisierter Zentren ist nicht zu finden, das raumplanerische Ziel der Funktionsmischung ist in den untersuchten Fällen prägend, wie besonders am *Hochschulgebiet Zürich Zentrum* zu erkennen ist. Obwohl es funktional gesehen vor allem für universitäre und Spitalsnutzungen entwickelt wird, möchte man explizit einen anziehenden *Stadtteil* schaffen, indem man mit weiteren Nutzungen die Attraktivität für und die Integration ins umliegende Quartier stärken möchte. Funktionale, nur tageszeitlich frequentierte und spezialisierte Zentren sind nicht mehr en vogue.

### Breites Verständnis von Zentralität und Synonymisierung von Zentren

In der Analyse wurde die Vermischung und Beliebigkeit des Zentralitätsbegriffs deutlich. Ähnlich wie beim Raumbegriff, der bei seiner Benutzung ebenfalls oftmals nicht klar abgegrenzt wird, wird Zentrum und Zentralität oftmals aus einer alltagssprachlichen Vorstellung heraus verwendet. Eine klare Begriffsdefinition ist selten, das breite Spektrum der Theorie wird immer wieder abgebildet, allerdings wird nicht darauf verwiesen. Dabei wird vor allem die Akteursabhängigkeit des Zentralitätsbegriffs deutlich: Konstruierte Zentren dienen als Legitimation für räumliche Entwicklungen, wobei Immobilienentwickler zu anderen Bildern greifen als hoheitliche Planungsträger.

*Vermischung und Beliebigkeit des Zentralitätsbegriffs*

*Akteursabhängigkeit des Zentralitätsbegriffs*

Mit der Beliebigkeit geht auch die Synonymisierung des Begriffs Zentrum einher: Dieser wird oft stellvertretend für verschiedenste Vorstellungen und Abbilder, also *Urban Imaginaries*, eingesetzt. Zentren stehen nicht nur für Dichte aller Art (baulich, von Menschen und Interaktionen, Nutzungen), sondern auch für abstraktere Bilder: Für Urbanität, für Stadtwerdung, für die Großstadt, für attraktives öffentliches Leben, für die Essenz von Stadt. Letzteres ist, wenn man den Prozess der Stadtbildung als Zentralisierungsprozess auffasst, naheliegend, allerdings werden hierbei die Maßstäbe beliebig ausgelegt. Zentrum scheint als breiter, aber eben auch beliebiger Begriff, auch das darzustellen, was von Stadt gewünscht wird.

*Synonymisierung des Begriffs Zentrum*

### Zentren und Zentralität und das Ideal der europäischen Stadt

Auch heute sind Zentren und Zentralitätskonzepte in der Praxis der Stadtentwicklung höchst relevant. Wie in der Arbeit dargelegt wurde, prägen Ideen und Vorstellungen von Zentralität den Städtebau seit langem. Es lässt sich feststellen, dass diese Leitbilder, die von Zentrum und Umland, also dem Bild der monozentrischen europäischen Stadt, ausgehen, durch Zentren innerhalb der Städte, also einem polyzentrischen System, ergänzt wurden. In diesem findet *Zentrenentwicklung* statt: Projekte der Stadtentwicklung werden als eigenständige Zentren verstanden, dementsprechend geplant und sprachlich konstruiert.

*Bild der monozentrischen Stadt in einem polyzentrischen System*

Dennoch ist das klassische Bild des *Ideals der europäischen Stadt* weiterhin zu finden: Die Nähe zum Stadtzentrum wird in den untersuchten *local stories* im-

mer wieder betont und dient als wichtiger Bezugspunkt. Die monozentrische, typisch europäische Stadtstruktur dient in einem polyzentrischen System der Legitimierung. Zentren sind unmittelbar mit dem Bild der europäischen Stadt verbunden und dementsprechend findet sich das Ideal der europäischen Stadt in den untersuchten Fallbeispielen immer wieder.

### 7.3 Diskussion und Ausblick

*Schwierigkeit der  
Definition von Zentren*

Aus diesen Erkenntnissen ergibt sich zunächst die offensichtliche Schwierigkeit der Definition von Zentren. Dies ist nicht nur auf den selten konkret definierten Umgang mit dem Begriff zurückzuführen, sondern liegt auch in der Natur der Sache: Durch das breite theoretische Feld sowie den im Alltag mehrdeutigen Begriff (man denke nur an das *Einkaufszentrum*) muss, wenn sich die Planung auf Zentren als Mittel zur Stadtentwicklung stützt, auch klar sein, *von welcher Art* von Zentren gesprochen wird.

*breite theoretische  
Basis*

Die Aufbereitung theoretischer Konzepte zu Zentren und Zentralität zeigt eine große Bandbreite an theoretischem Begriffsverständnis zu Zentren. Hier stehen nicht nur Fragen der räumlichen Lage, Hierarchisierung und Reichweite (wie etwa bei Christaller) oder der relationalen bzw. städtischen Strukturen im Mittelpunkt, sondern auch die politische Idee des Zugangs für alle und des Rechts auf städtisches Leben (wie bei Siebel oder Lefebvre) sind zu finden. Im Stadtplanungsdiskurs selbst zeigt sich allerdings oftmals – durch verschiedene Akteurinnen und Akteure – eine beliebige Auslegung des Begriffs. Zentren und Zentralität dienen der Stadtpolitik als *Vehikel* für Stadtentwicklungsprojekte. Die Begriffe werden synonymisiert, anderen Zielen angepasst oder allgemein undifferenziert als wünschenswertes Attribut eines Ortes konstruiert, und oft ergibt sich eine Differenz zu den Zielsetzungen auf städtischer Ebene. Hier wird auch die politische Dimension der Planung wiederum deutlich, wenn Zentren für politische Legitimation eingesetzt werden (wie beispielsweise beim *Hochschulgebiet Zürich Zentrum*).

*Zentrenkonstrukte als  
politische Legitimation*

*Beliebigkeit des  
interessengeleiteten  
Begriffs als Problem*

Diese Beliebigkeit (*jedes Quartier ist ein Zentrum*) konterkariert den Begriff, der die Idee eines Bedeutungsüberschusses und einer Sonderstellung impliziert. Im Sinne einer zielgerichteten, geordneten und transparenten Stadtentwicklung sollte klar sein, von welchen Zentren die Rede ist, wenn auf übergeordneter Ebene eine räumliche Ordnung durch Zentren begründet und hierarchisiert vorgegeben wird.

Die zunehmende Rolle von Partizipationsprozessen und komplexer werdenden Governance-Strukturen macht es wichtiger, sich im Klaren über die Begriffe zu sein, über die in der Stadtplanung gesprochen wird. Um die Ziele demokratisch legitimierter und auf wissenschaftlich-analytischen Kriterien basierende Stadtentwicklung durchsetzen zu können und nicht einer beliebigen, interessensgeleiteten Standortentwicklung zu verfallen, ist es notwendig, die Begriffe auf städtischer und stadtteilbezogener

Ebene abzugleichen.

Die Zielsetzung der Planung, eigenständige Zentren statt monofunktionaler Strukturen zu entwickeln, kann im Kontext polyzentrischer Stadtstrukturen nicht nur als Folge des Wandels weg von der monozentrischen Stadt gesehen werden, sondern auch als Reaktion auf die Probleme der funktionsgetrennten Stadt. Durch den Wandel im Planungsverständnis und des Umfelds der Stadtentwicklungspolitik können Zentren als Leuchtturmprojekte strategischer Planung verstanden werden, wie in dieser Arbeit deutlich wurde: Diese Projekte bestimmen damit das Bild der räumliche Ordnung der Stadt und prägen die Imaginierungen von urbanen Zukünften.

In diesen polyzentrischen Strukturen wird auch die Frage nach dem Maßstab eines Zentrums relevanter. Wie in der Analyse deutlich wurde, werden verschiedene Zentralitätsansprüche über verschiedene Maßstabsebenen vermischt. Hier gilt es, wiederum im Sinne einer geordneten räumlichen Entwicklung, klar zu stellen, *wofür* ein Stadtentwicklungsprojekt als Zentrum dienen soll. Gerade in Zentrenzuschreibungen, die von Projektentwicklern forciert und konstruiert wurden, zeigte sich auch hier eine sehr große Beliebigkeit.

Deutlich wird jedenfalls, dass Festlegungen und Konstruktionen von Zentren normativ sind: Sie verankern dabei ein bestimmtes, gewünschtes Bild von Zentrum, verweisen auf eine gewünschte räumliche Entwicklung und stellen dadurch auch die räumliche Ordnung der Stadt her. Selbst wenn Zentren scheinbar deskriptiv beschrieben werden, verschränken sich diese mit normativen Aspekten, wie gezeigt wurde. Alleine durch die Benennung von Orten *als* Zentren wird normativ ein Zentrum gesetzt. Zentren, die im Stadtentwicklungsdiskurs nicht als analytischer Begriff, sondern als normatives Konzept auftreten, sind daher interessensgeleitet. Es ist deshalb für die Stadtplanung als auch die Stadtforschung gleichermaßen notwendig, diese nicht als deskriptive Begriffe zu verstehen.

*Bedeutung für die  
Planung*

Abschließend sei erwähnt, dass die hier präsentierten Ergebnisse und Schlussfolgerungen nur einen sehr spezifischen Teil unseres gemeinsamen Verständnisses von Zentren ausmachen. Die in dieser Arbeit untersuchte theoretische Basis und der Stadtentwicklungsdiskurs, wie er hier im Sinne von Planungsdokumenten verstanden wird, sind nur ein Teil der Raumproduktion. Genauso ist auch Planung nur ein Teil von Stadtentwicklung (sowohl im deskriptiven als auch normativen Sinne). Weitere diskursive Aussagen, Prozesse und Handlungen prägen und produzieren diese, und damit auch Zentren bzw. unser Begriffsverständnis davon, sowohl im fachlichen als auch im alltäglichen Gebrauch. Einen Teil konnte diese Arbeit abbilden und damit Ansätze präsentieren, um das Verständnis für Zentralität und Zentren in der Raumplanung und Stadtforschung klarer zu machen. Damit hoffentlich auch, Haltungen, Begründungen und Ziele der Planung *bewusster* und *expliziter* zu machen.





# Anhang

## Ergänzende Tabellen zur Inhaltsanalyse

### Wien

DOKUMENT	ANGEFÜHRTE ZIELE UND ZWECK VON ZENTRALITÄT	ANALYSEKATEGORIE				
		BAULICH	FUNKTIONAL	GESELLSCHAFTLICH-SOZIAL	SYMBOLISCH	VERNETZT
<i>Bauordnung für Wien</i>	»§ 7e. (1) In den Bebauungsplänen können aus Gründen der Stadtstruktur, Stadtentwicklung und Vielfalt der städtischen Nutzung des Baulandes sowie zur Wahrung einer geordneten Zentren- und Versorgungsstruktur Geschäftsstraßen ausgewiesen werden.« (BO für Wien)	•				
<i>Smart City Rahmenstrategie</i>	»Stärkung der Subzentren und Grätzln Die Stärkung bzw. Etablierung von Subzentren mit hohem Versorgungsgrad, kurzen Wegen, lebendigen öffentlichen Räumen und Multifunktionalität soll in jenen Stadtteilen erfolgen, in denen dieser Zentrumscharakter noch nicht gegeben ist. So etwa sollen in einer wachsenden Stadt Wohnen und Schulbesuch weiterhin nahe gelegen gehalten werden. [...] Auch bei anderen sozialen Infrastrukturen ist auf räumliche Nähe und Niederschwelligkeit im Zugang zu achten. Mehrfachnutzungen des öffentlichen Raumes wie Arbeiten, Wohnen und soziale Aktivitäten sind stärker zu forcieren, sowohl aus Effizienz- und Auslastungsgründen als auch, um eine gute Durchmischung zu fördern.« (SMART CITY RAHMENSTRATEGIE: 84)	•	•	•		
<i>STEP 2025</i>	Multifunktionalität und »Urbanisierungspotenziale« für eine nachhaltigen Boden-, Ressourcen- und Mobilitätspolitik, wie die <i>Stadt der kurzen Wege</i> (STEP 2025: 65)	•	•			•
	implizit: »Qualitätsvolle Urbanität bedeutet daher lebendige urbane Stadtquartiere mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten, kurzen Wegen zu Versorgungseinrichtungen, flexiblen Freiflächen sowie einem barrierefreien, belebten Straßenraum. Die Teilhabe an sozialen, kulturellen, sportlichen und bildungsbezogenen Angeboten ist ein wichtiger Aspekt.« (ebd.: 48)	•	•			
	Stadtstrukturen optimal nutzen: Nachverdichtungspotenziale im Einzugsbereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel, um die Entwicklung von städtischen Raumstrukturen, örtlichen Zentren und Identifikationspunkten zu unterstützen (ebd.: 65)	•	•		•	
	Zwischenräume entwickeln: bereits infrastrukturell gut erschlossene (aber monofunktionale) Strukturen für Stadterweiterung nutzen und mit (weiteren) Zentrenfunktionen ausstatten (ebd.: 60, 63)	•	•			•
	Standortentwicklung und Attraktivität: Impulsgeber für die Entwicklung von vollwertigen Stadtquartieren, qualitätsvolle Aufwertung von Flächenbezirken mit hohem Bevölkerungswachstum, von besonderer Bedeutung für Stadtbewohner und Immobilienwirtschaft: gegenseitige Abhängigkeit von Immobilienprojekte und Stadtleben (ebd.: 60f, 64)	•	•		•	
<i>STEP Fachkonzept Zentren</i>	gute Versorgungsstrukturen (Handel, Gastronomie, soziale Infrastruktur im weiteren Sinn), Attraktivität und Lebendigkeit des Ortes mit Aufenthaltsqualitäten und (konsumfreie) Nutzbarkeit der öffentlichen Räume (STADTENTWICKLUNG WIEN 2018)	•	•			
<i>Wien: polyzentral</i>	hauptsächlich Verweis auf Zielformulierungen im <i>STEP 2025</i>					

**Tabelle 19**

Zielsetzungen für *Zentren* im Wiener Stadtentwicklungsdiskurs auf städtischer Ebene, unterteilt nach den Analyse kategorien aus *Kapitel 4.3*

## Zürich

EBENE	DOKUMENT	FESTLEGUNG
Kanton	Kantonaler Richtplan	<p><b>Zentrumsgebiet</b></p> <p>»Zentrumsgebiete umfassen sowohl Siedlungsteile, denen bereits heute die Funktion als Siedlungsschwerpunkte von kantonalen Bedeutung in den Bereichen Bildung, Kultur und Wirtschaft zukommt, als auch Gebiete mit hohem Veränderungspotenzial, die durch eine langfristig ausgerichtete Neuorientierung solche Aufgaben übernehmen sollen.«</p> <p>Die Zielsetzungen für diese Gebiete sind die Erhaltung bzw. Schaffung »[d]ichte[r] Siedlungsteile mit hoher Siedlungsqualität« in Mischnutzung, wobei ausdrücklich eine höhere Ausnützung vorgesehen ist. Des Weiteren sollen »[d]er Wirtschaft [...] optimale Standorte zur Verfügung [ge]stell[t]« werden und die »Erschliessung der Zentrumsgebiete ist daher auf einen überdurchschnittlich hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs auszurichten«. (KANTONALER RICHTPLAN: 2.3-1)</p>
Stadt	Regionaler Richtplan	<p>Der Regionale Richtplan weist aufbauend auf dem kantonalen Richtplan zusätzlich noch Zentrumsgebiete sowie Quartierzentren mit regionaler Bedeutung aus und verweist dabei über die kantonalen Ziele hinaus auf die »spezifische Identität« mit dem »jeweils spezifische[n] Charakter[...]« der Zentren im Bezug auf Dichte, Nutzungen und baulicher Struktur und betont die »kleinräumige Konzentration unterschiedlicher Nutzungen« (REGIONALER RICHTPLAN: 32).</p>
Stadt	Bau- und Zonenordnung	<p><b>Zentrumszone</b></p> <p>»Zentrumszonen sind zentrale, sehr gut erschlossene Gebiete mit einer hohen Personendichte und -frequenz. In den baulich sehr dichten Zentrumszonen wird eine gute Mischung von Wohnen und Arbeiten angestrebt. Um einen städtebaulich guten Übergang von der Strasse oder dem Platz zum Gebäude zu gewährleisten, soll an solchen Lagen strassen- oder platzseitig kein Wohnraum entstehen. Damit wird indirekt auch die Möglichkeit zur Einrichtung von belebenden Gewerbenutzungen gesichert. Deshalb wird [...] eine Bestimmung eingeführt, wonach in den Erdgeschoss strassen- oder platzseitig in der ersten Raumtiefe keine Wohnnutzungen zulässig sind« (BZO 2014: 66)</p>
Quartier	Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren (Projekt, basierend auf der Definition im kommunalen Richtplan Verkehr)	<p><b>Quartierzentrum</b></p> <p>»Zentrumsgebiete oder Quartierzentren sind Gebiete, die aufgrund ihrer hohen Konzentration von Nutzungen und Funktionen weit in das Quartier, in die Stadt oder darüber hinaus ausstrahlen.«</p> <p>»Sozialer und wirtschaftlicher Schwerpunkt eines Quartiers, der sich durch folgende Eigenschaften auszeichnet: Hohe Nutzungs- und Versorgungsdichte, publikumsorientierte Nutzungen, hohes Passantenaufkommen längs und quer zur Strasse. Allen Quartierzentren ist aus verkehrsrichtplanerischer Sicht ein Fussgängerbereich zugeordnet.« (STADT ZÜRICH, TIEFBAUAMT 2006)</p>

Tabelle 20

Rechtliche Festsetzungen von Zentren in Zürich

KATEGORIE	ZIEL UND ZWECK VON ZENTREN	VERWEIS/DOKUMENTE
BAULICH	<i>Verdichtungspotenziale, hohe Ausnutzungsziffer</i>	BZO 2014, KANTONALER RICHTPLAN, REGIONALER RICHTPLAN
FUNKTIONAL	<i>publikumsorientierte Nutzungen [zur] Belebung des Stadtraums, kleinräumige Konzentration, hohe Lebens-, Aufenthalts- und Versorgungsqualität</i>	REGIONALER RICHTPLAN, RES
GESELLSCHAFTLICH-SOZIAL	<i>vielfältige durchmischte Stadt</i> »Fussgängerbereiche [...] lassen eine gezielte Gestaltung und Nutzung des öffentlichen Raumes zu und ermöglichen damit erweiterte Kontakte. An zentralen Orten steigern Fussgängerbereiche die Attraktivität des Umfeldes von Detailhandel, Dienstleistungsunternehmen, Gastgewerbe und kulturellen Einrichtungen. In Wohngebieten erhöhen Fussgängerbereiche die Wohn- und Freizeitqualität; in der Umgebung von Schulhäusern dienen sie zudem der Sicherheit der Kinder und Jugendlichen. Sie schaffen Raum für nachbarschaftliche Kontakte und Orte zur Erfahrung städtischen Lebens.«	RES KOMMUNALER RICHTPLAN: 42
SYMBOLISCH	<i>Identitätsbildung der Quartierbevölkerung, Unverwechselbarkeit und Identität der Stadt</i>	RES
VERNETZT	<i>Förderung der Urbanität</i> Es sollen »[...] urbane Qualitäten verbessert werden. Sie ermöglichen ein vernünftiges Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer und Strassenbenützerinnen bzw. Strassenbenützer«	KOMMUNALER RICHTPLAN: 42

**Tabelle 21**

Zielsetzungen für Zentren in Zürich im Stadtplanungsdiskurs auf städtischer Ebene



## Gesprächsverzeichnis

### Wien

#### **Pia Hlava**

MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung, Magistrat der Stadt Wien

*Schwerpunkte des Interviews: Zentren und Zentralität(en) in Wien, Fachkonzept Zentren*

#### **Christoph Hrcncir**

MA 21 Stadtteilplanung und Flächennutzung, Magistrat der Stadt Wien

*Schwerpunkt des Interviews: Fallbeispiel Hauptbahnhof Wien*

#### **Lukas Lang**

Wien 3420 aspern Development AG

*Schwerpunkt des Interviews: Fallbeispiel Seestadt Aspern*

### Zürich

#### **Richard Heim**

ehemaliger Leiter Amt für Städtebau, Hochbaudepartement, Stadt Zürich

*Schwerpunkte des Interviews: Stadtentwicklung und -politik in Zürich, Zentren und Zentralität(en) in Zürich, Entwicklung Oerlikon, Projektgeschichte Neu-Oerlikon*

#### **Wilhelm Natrup**

Amtschef Amt für Raumentwicklung, Baudirektion, Kanton Zürich

*Schwerpunkte des Interviews: Stadtentwicklung Zürich, Zentren und Zentralitätskonzepte in der Stadt und im Kanton Zürich, Fallbeispiel Hochschulgebiet Zürich Zentrum*

#### **Pascal Regli**

Fussverkehr Schweiz

*Schwerpunkt des Interviews: Quartiers- und Zentrumsentwicklung in Affoltern*

#### **Andreas Steiger**

SBB Immobilien

*Schwerpunkt des Interviews: Fallbeispiel Europaallee*

Sämtliche Gespräche fanden im Juli und August 2018 in Wien und Zürich statt.

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen Interviewten für die aufschlussreichen Gespräche sowie ihr Interesse und ihre Auskunftsfreudigkeit bedanken, besonders bei Richard Heim, welcher viel zu meinem Verständnis der Zürcher Stadtentwicklung beigetragen hat. Dank gilt auch all jenen, die unkompliziert Kontakt zu den Gesprächspartnerinnen und Gesprächspartnern hergestellt haben.

## Literatur- und Quellenverzeichnis

- 6B47 ALTHAN QUARTIER ALPHA GMBH & CO KG (2018): *Althan Quartier – Neues Leben am Franz-Josefs-Bahnhof*. URL: <http://althanquartier.at/> (besucht am 19. 9. 2018).
- AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG (ARL) (2005): *Handwörterbuch der Raumordnung*. 4., neu bearb. Auflage. Hannover: Verlag der ARL.
- ALBERS, Gerd; WÉKEL, Julian (2011): *Stadtplanung. Eine illustrierte Einführung*. 2., durchgesehene und aktualisierte Auflage. Darmstadt: Wiss. Buchges.
- ALLMENDINGER, Philip (2009): *Planning Theory*. 2nd ed. New York: Palgrave Macmillan.
- ALTHAN HUB = STADTLAND; STUDIOVLAYSTREERUWITZ (2017): *Der Althan Hub. Zentrumsbildung im Althan Quartier*.
- ASPERN DIE SEESTADT WIENS (2009): *Presseaussendung: Start klar für aspern Die Seestadt Wiens (3.7.2009)*. URL: [https://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20090703\\_OTSO186/start-klar-fuer-aspern-die-seestadt-wiens-bild](https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20090703_OTSO186/start-klar-fuer-aspern-die-seestadt-wiens-bild) (besucht am 4. 9. 2018).
- AUSLOBUNG MASTERPLAN HBF = ÖBB-IMMOBILIENMANAGEMENT GMBH (AUSLOBER) (2004): *Masterplan Stadtteil Wien-Südbahnhof. Auslobungsunterlagen*.
- AUSTIN, John L. (1962): *How to Do Things with Words*. Bearb. von James O. URMSON. The William James lectures ; 1955. Cambridge, Mass. [u.a.]: Harvard Univ. Press.
- BAURIEDL, Sybille (2007): *Spielräume nachhaltiger Entwicklung: die Macht stadtentwicklungspolitischer Diskurse*. Hochschulschriften zur Nachhaltigkeit 27. München: Oekom-Verl.
- BAURIEDL, Sybille (2008): »Räume lesen lernen: Methoden zur Raumanalyse in der Diskursforschung«. In: *Historical Social Research* 33.1, S. 278–312.
- BEILAGE TAGES-ANZEIGER = *Europaallee. Tages-Anzeiger – Sonderbeilage* (17. Sep. 2012).
- BETZ, Gregor; HITZLER, Ronald; PFADENHAUER, Michaela, Hrsg. (2011): *Urbane Events*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- BIDEAU, André (2014): »Umpflügen, aufwerten, positionieren. Zürichs Entwicklung seit 1998.« In: *TEC21* 41/2014, S. 24–34.
- BO für Wien = *Wiener Stadtentwicklungs-, Stadtplanungs- und Baugesetzbuch (Bauordnung für Wien – BO für Wien)*, zuletzt geändert durch *LGBl. Nr. 37/2018* (2018).
- BÖKEMANN, Dieter (1983): *Zentralitätsgefüge und Versorgungsqualität: Grundlagen zu einem Zentrenkonzept*. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung. Wien: Magistrat der Stadt Wien. Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Stadterneuerung.
- BUNDESAMT FÜR STATISTIK (2018): *Pendlersaldo der Arbeitspendler/innen nach Bezirk, 2014–2016 kumuliert (Strukturerhebung)*.
- BZO 2014 = STADT ZÜRICH, HOCHBAUDEPARTEMENT, AMT FÜR STÄDTEBAU (2014): *Teilrevision der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich. BZO 2014. Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV*.

- CAVIOLA, Hugo; KLÄY, Andreas; WEISS, Hans (2016): »Im physikalischen Verdichtungslabor: Wie Sprache das Denken und Handeln im Siedlungsbau beeinflusst«. In: *GAIA - Ecological Perspectives for Science and Society* 25.1, S. 49–56.
- CAVIOLA, Hugo; KLÄY, Andreas; WEISS, Hans (2018): *Sprachkompass Landschaft und Umwelt. Wie die Sprache unseren Umgang mit der Natur prägt*.
- CHRISTALLER, Walter (1933): *Die zentralen Orte in Süddeutschland*. 2., unveränd. Aufl. (1968), Reprogr. Nachdruck d. 1. Aufl., Jena 1933. Darmstadt: Wiss. Buchges.
- CRESSWELL, Tim (2015): *Place; an Introduction*. 2. ed. Short introductions to geography. Malden, Mass. [u.a.]: Blackwell.
- DAVOUDI, Simin; STRANGE, Ian, Hrsg. (2009a): *Conceptions of Space and Place in Strategic Spatial Planning*. 1. publ. Bd. 17. The RTPi library series. London [u.a.]: Routledge.
- DAVOUDI, Simin; STRANGE, Ian (2009b): »Introduction«. In: *Conceptions of Space and Place in Strategic Spatial Planning*. Hrsg. von Simin DAVOUDI; Ian STRANGE. 1. publ. Bd. 17. The RTPi library series. London [u.a.]: Routledge.
- DERSTANDARD.AT (2018a): *Anrainerparken: Große Mehrheit der Wiener City-Bewohner gegen Öffnung (1.2.2018)*. URL: <https://derstandard.at/2000073439428/Anrainerparken-Grosse-Mehrheit-der-Wiener-City-Bewohner-gegen-Oeffnung> (besucht am 9. 3. 2018).
- DERSTANDARD.AT (2018b): *Opposition und Niederösterreich gegen Vassilakous Citymaut-Idee (28.5.2018)*. URL: <https://derstandard.at/2000080544524/Vassilakou-will-Citymaut-fuer-Einpendler-ab-Wiener-Stadtgrenze> (besucht am 16. 8. 2018).
- DERSTANDARD.AT (2018c): *Wien laut Economist-Rangliste lebenswerteste Stadt der Welt (14.8.2018)*. URL: <https://derstandard.at/2000085308913/Wien-jetzt-auch-fuer-Economist-lebenswerteste-Stadt-der-Welt> (besucht am 15. 8. 2018).
- DIENER, Roger; HERZOG, Jacques; MEILI, Marcel; DE MEURON, Pierre; SCHMID, Christian (2007): *Die Schweiz: Ein städtebauliches Porträt*. Hrsg. von ETH STUDIO BASEL. INSTITUT STADT DER GEGENWART. Basel: Birkhäuser.
- DIETSCHKE, Daniela (2014): »Zürich bewegt sich. Gespräch mit Andy Fellmann, Leiter der Abteilung Mobilität und Verkehr der Stadt Zürich«. In: *TEC21* 140.42/2014, S. 22–26.
- DÖRRY, Sabine; ROSOL, Marit (2011): »Kreativwirtschaft als Motor der Stadtentwicklung? Das Beispiel Zürich«. In: *Europa: Metropolen im Wandel*. Hrsg. von Walter MATZNETTER. Wien: Mandelbaum.
- DUDEN ONLINE (2018a): *zentral*. URL: <https://www.duden.de/node/647010/revisions/1382486/view> (besucht am 14. 1. 2018).
- DUDEN ONLINE (2018b): *Zentralität*. URL: <https://www.duden.de/node/682878/revisions/1228125/view> (besucht am 13. 1. 2018).
- DÜNNE, Jörg (2008): »Die Karte als Operations- und Imaginationmatrix. Zur Geschichte eines Raummediums«. In: *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. Hrsg. von Jörg DÖRING; Tristan THIELMANN, S. 49–69.
- ERP 2000 = STADT ZÜRICH, HOCHBAUDEPARTEMENT, AMT FÜR STÄDTEBAU, Hrsg. (2000): *Entwicklungsrichtplan Bahnhof Oerlikon*.

- ERP 2009 = STADT ZÜRICH, HOCHBAUDEPARTEMENT, AMT FÜR STÄDTEBAU, Hrsg. (2009): *Entwicklungsrichtplan 2009 Bahnhof Oerlikon. Aktualisierung des Entwicklungsrichtplans aus dem Jahr 2000.*
- ERP 2012 = STADT ZÜRICH, HOCHBAUDEPARTEMENT, AMT FÜR STÄDTEBAU, Hrsg. (2012): *Entwicklungsrichtplan 2009 Bahnhof Oerlikon. Aktualisierung des Themenbereichs Verkehr aus dem Jahr 2012.*
- ESPON (2016): *Polycentric Territorial Structures and Territorial Cooperation.* ESPON Policy Brief 6. Luxembourg.
- EUROPAALLEE GESTALTUNGSPL. = SBB IMMOBILIEN (2004): *Stadtraum HB. Erläuterungsbericht zum Gestaltungsplan – nach Art. 47 Raumplanungsverordnung – 30. November 2004.*
- EUROPAALLEE HOCHPARTERRE = »Beilage Stadtraum HB: ein neues Quartier für Zürich« (2005). In: *Hochparterre* 4/2005.
- EUROPAALLEE HP = SBB IMMOBILIEN (2018a): *Ein Quartier voll Zürich. | Europaallee.* URL: <https://www.europaallee.ch/> (besucht am 24. 9. 2018).
- EUROPAALLEE-JOURNAL 1 = SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN (SBB) (2010a): *Europaallee-Journal 1/2010.*
- EUROPAALLEE-JOURNAL 2 = SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN (SBB) (2010b): *Europaallee-Journal 2/2010.*
- EUROPAALLEE-JOURNAL 3 = SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN (SBB) (2012): *Europaallee-Journal 3/2012.*
- EUROPÄISCHE KOMMISSION; EUROPÄISCHE UNION, Hrsg. (1999): *EUREK: europäisches Raumentwicklungskonzept ; auf dem Wege zu einer räumlich ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung der Europäischen Union ; angenommen beim Informellen Rat der für Raumordnung zuständigen Minister in Potsdam, Mai 1999.* Luxemburg: Amt für Amtl. Veröff. der Europ. Gemeinschaften.
- EUROPÄISCHE UNION, COPERNICUS LAND MONITORING SERVICE 2018, EUROPÄISCHE UMWELTAGENTUR (EEA) (2018): *Corine Land Cover (CLC) 2012, Version 18.5.1.* URL: <https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover/clc-2012/view> (besucht am 3. 5. 2018).
- FACHKONZEPT MOBILITÄT = STADTENTWICKLUNG WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG, Hrsg. (2015): *STEP Fachkonzept Mobilität.* Bd. 145. Werkstattbericht. Wien.
- FASSMANN, Heinz; BÄHR, Jürgen; JÜRGENS, Ulrich (2004): *Stadtgeographie I: Allgemeine Stadtgeographie.* 1. Aufl. Das Geographische Seminar. Braunschweig: Westermann.
- FASSMANN, Heinz; HATZ, Gerhard (2009): »Wien – städtebauliche Entwicklung und planerische Probleme«. In: Hrsg. von Heinz FASSMANN; Gerhard HATZ; Walter MATZNETTER. Wien: Böhlau, S. 13–35.
- FINGERHUTH, Carl (2016): »Gewalttätiges Konzept«. In: *TEC21* 42/2016, S. 12–13.
- FORTSCHREIBUNG MASTERPLAN SEESTADT = WIEN 3420 ASPERN DEVELOPMENT AG; STADT WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG, Hrsg. (2018): *asperm Die Seestadt Wiens. Fortschreibung Masterplan.* Bd. 176. Werkstattbericht. Wien.



- FOUCAULT, Michel (1992): *Archäologie des Wissens*. Übers. von Ulrich KÖPPEN. 5. Auflage. Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 356. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- FREY, Oliver; HAMEDINGER, Alexander; DANGSCHAT, Jens S. (2008): »Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat – eine Einführung«. In: *Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat*. Hrsg. von Alexander HAMEDINGER; Oliver FREY; Jens S. DANGSCHAT; Andrea BREITFUSS. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 14–33.
- FÜLLER, Henning (2016): »Die Stadt im Diskurs«. In: *Handbuch kritische Stadtgeographie*. Hrsg. von Bernd BELINA; Matthias NAUMANN; Anke STRÜVER. 2. korrigierte Auflage. Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 70–74.
- GEHRING, Petra (2009): »Nachwort: Foucaults Verfahren«. In: FOUCAULT, Michel. *Geometrie des Verfahrens: Schriften zur Methode*. Hrsg. von Daniel DEFERT; François EWALD. Unter Mitarb. von Jacques LAGRANGE; Petra GEHRING. Orig.-Ausg., 1. Aufl. Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 373–393.
- GLASZE, Georg; MATTISSEK, Annika, Hrsg. (2009): *Handbuch Diskurs und Raum. Theorien und Methoden für die Humangeographie sowie die sozial- und kulturwissenschaftliche Raumforschung*. Sozialtheorie. Bielefeld: Transcript.
- GOOGLE (2018): *Export aus Google Earth Pro nach den Lizenzbestimmungen (Attribution Guidelines) unter <https://www.google.com/permissions/geoguidelines/attr-guide/>*.
- GROBES LEITBILD ALTHANGRUND = MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG, Hrsg. (2014): *Entwicklung Althangrund: Planungsprozess und Grobes Leitbild*. Werkstattbericht 141. Wien.
- HAMEDINGER, Alexander (2008): »Strategieorientierte Planung in Wien. Der Weg einer ›sanften‹ Modernisierung?« In: *Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat*. Hrsg. von Alexander HAMEDINGER; Oliver FREY; Jens S. DANGSCHAT; Andrea BREITFUSS. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 151–177.
- HAMEDINGER, Alexander; FREY, Oliver; DANGSCHAT, Jens S.; BREITFUSS, Andrea, Hrsg. (2008): *Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat*. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- HARLANDER, Tilman (2006): »Zentralität und Dezentralisierung. Großstadtentwicklung und städtebauliche Leitbilder im 20. Jahrhundert«. In: *Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert*. Hrsg. von Clemens ZIMMERMANN. Bd. 4. Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung. Stuttgart: Steiner, S. 23–40.
- HARTIG, Karl-Johann (2015): »Historische Entwicklung der Bahnhöfe Wiens«. In: BÖNSCH, Roman. *Hauptbahnhof Wien: Die Veränderung eines Stadtteils. 2009–2014*. Basel: Birkhäuser, S. 22–23.
- HATZ, Gerhard; WEINHOLD, Elmar (2009): »Die polyzentrische Stadt: Neue urbane Zentren«. In: *Wien: städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen*. Hrsg. von Heinz FASSMANN; Gerhard HATZ; Walter MATZNETTER. Wien: Böhlau, S. 337–384.
- HÄUßERMANN, Hartmut; LÄPPLE, Dieter; SIEBEL, Walter (2008): *Stadtpolitik*. Orig.-Ausg., 1. Aufl. Edition Suhrkamp ; 2512. Frankfurt am Main: Suhrkamp.

- HEINEBERG, Heinz (2014): *Stadtgeographie*. 4., aktualisierte und erw. Aufl. Grundriss allgemeine Geographie; UTB ; 2166 : Geographie. Paderborn: Schöningh.
- HOCHPARTERRE (2003): »Mit Tetris das Zentrum aufwerten«. In: *Hochparterre* (Beilage zu Hochparterre 5/03).
- HOLM, Andrej (2011): »Das Recht auf die Stadt«. In: *Blätter für deutsche und internationale Politik* 8.2011, S. 89–97.
- IMAGEFOLDER HBF = ÖBB-WERBUNG GMBH (2014): *Hauptbahnhof Wien. Mehr als ein Bahnhof*.
- INFOFLYER EUROPAALLEE = SBB IMMOBILIEN (2010): *Europaallee: Mitten in Zürich entsteht ein neuer Stadtteil. (Info-Flyer)*.
- INSTRUMENTE DES STÄDTEBAUS = WIEN 3420 ASPERN DEVELOPMENT AG (2011): *Die Instrumente des Städtebaus. Vision + Wirklichkeit*. überarbeitete Ausgabe. Wien.
- JACOBS, Keith (März 2006): »Discourse Analysis and its Utility for Urban Policy Research«. In: *Urban Policy and Research* 24.1, S. 39–52.
- JESSEN, Johann; MEYER, Ute Margarete; SCHNEIDER, Jochem (2008): *stadtmachen.eu: Urbanität und Planungskultur in Europa*. Hrsg. von WÜSTENROT STIFTUNG. Stuttgart, Ludwigsburg: Krämer, Wüstenrot Stiftung.
- KAMMLER, Clemens; PARR, Rolf; SCHNEIDER, Ulrich Johannes; REINHARDT-BECKER, Elke, Hrsg. (2008): *Foucault Handbuch: Leben, Werk, Wirkung*. Stuttgart: J.B. Metzler.
- KANTON ZÜRICH (2011): *Strategische Entwicklungsplanung Universitätsspital und Universität Zürich. Entwicklungs- und Standortstrategie. Schlussbericht und Empfehlung zum weiteren Vorgehen*.
- KANTON ZÜRICH, AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG, BAUDIREKTION (2018): *Orthofotos des Kantons Zürich*. URL: [https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/ktzh\\_orthofotos](https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/ktzh_orthofotos) (besucht am 25. 4. 2018).
- KANTON ZÜRICH, BAUDIREKTION, AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG (2018): *Raumplanung*. URL: <https://are.zh.ch/internet/audirektion/are/de/raumplanung.html> (besucht am 27. 5. 2018).
- KANTONALER RICHTPLAN = KANTON ZÜRICH (2015): *Kanton Zürich Richtplan. Beschluss des Kantonsrates (Festsetzung)*.
- KANTONALER RICHTPLAN HGZZ = KANTON ZÜRICH, BAUDIREKTION, AMT FÜR RAUMENTWICKLUNG (2017): *Kanton Zürich Richtplan. Öffentliche Bauten und Anlagen, Gebietsplanung Hochschulgebiet Zürich-Zentrum. Beschluss des Kantonsrates über die Teilrevision des kantonalen Richtplans vom 13. März 2017 (Festsetzung)*.
- KELLER, Reiner (2004): *Diskursforschung: eine Einführung für SozialwissenschaftlerInnen*. 2. Aufl. Qualitative Sozialforschung 14. Wiesbaden: VS, Verl. für Sozialwiss.
- KELLER, Reiner (2011a): »Wissenssoziologische Diskursanalyse«. In: *Handbuch sozialwissenschaftliche Diskursanalyse. Band 1: Theorien und Methoden*. Hrsg. von Reiner KELLER; Andreas HIRSELAND; Werner SCHNEIDER; Willy VIEHÖVER. 3., erweiterte Auflage. Wiesbaden: VS Verlag, S. 127–158.
- KELLER, Reiner (2011b): *Wissenssoziologische Diskursanalyse: Grundlegung eines Forschungsprogramms*. 3. Aufl. Interdisziplinäre Diskursforschung. Wiesbaden: VS, Verl. für Sozialwiss.

- KLOTZ, Arnold (2005): »Vorwort«. In: *Verständigungsversuche zum Wandel der Stadtplanung*. Hrsg. von Arnold KLOTZ; Otto FREY; LUDWIG-BOLTZMANN-INSTITUT FÜR INTERDISZIPLINÄRE STADTFORSCHUNG. Wien: Springer, S. V–VII.
- KLOTZ, Arnold; FREY, Otto; LUDWIG-BOLTZMANN-INSTITUT FÜR INTERDISZIPLINÄRE STADTFORSCHUNG, Hrsg. (2005): *Verständigungsversuche zum Wandel der Stadtplanung*. Wien: Springer.
- KOHNE, Andreas (2018): »Die Suche nach dem Dazwischen«. In: *TEC21* (12-13/2018), S. 9–12.
- KOMMUNALER RICHTPLAN = STADT ZÜRICH, TIEFBAUAMT, VERKEHRSPANUNG (2003): *Kommunaler Verkehrsplan. Bericht. Gemeinderatsbeschluss Nr. 1940 vom 1. Oktober 2003 mit RRB Nr. 1438 vom Regierungsrat genehmigt am 22. September 2004*.
- KRUSE, Jan (2015): *Qualitative Interviewforschung: ein integrativer Ansatz*. 2., überarbeitete und ergänzte Auflage. Grundlagentexte Methoden. Weinheim Basel: Beltz Juventa.
- KUDER, Thomas (2008): »Leitbildprozesse in der strategischen Planung«. In: *Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat*. Hrsg. von Alexander HAMEDINGER; Oliver FREY; Jens S. DANGSCHAT; Andrea BREITFUSS. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 178–192.
- KURZ, Daniel (2012): *Affoltern auf dem langen Weg zur Stadt. Auswirkungen der Verdichtung auf das Stadtrandquartier*. URL: <https://www.espazium.ch/affoltern-auf-dem-langen-weg-zur-stadt> (besucht am 31. 7. 2018).
- LÄPPLE, Dieter (1991): »Essay über den Raum: für ein gesellschaftswissenschaftliches Raumkonzept«. In: *Stadt und Raum. Soziologische Analysen*. Hrsg. von Hartmut HÄUBERMANN; Detlev IPSEN; Thomas KRÄMER-BADONI; Dieter LÄPPLE; Marianne RODENSTEIN; Walter SIEBEL. Bd. 1. Technische Universität Hamburg-Harburg, S. 157–207.
- LE CORBUSIER (2015): *Städtebau*. Hrsg. von Hans HILDEBRANDT. 1. Aufl., Faksimile-Wiedergabe der 2. Aufl. des Buches von 1979, ©1929. München: Dt. Verl.-Anst.
- LEES, Loretta (2004): »Urban Geography: Discourse Analysis and Urban Research«. In: *Progress in human geography* 28.1, S. 101–107.
- LEFEBVRE, Henri (2015): »Die Produktion des Raums«. In: *Raumtheorie: Grundlagentexte aus Philosophie und Kulturwissenschaften*. Hrsg. von Jörg DÜNNE; Stephan GÜNZEL. Übers. von Jörg DÜNNE. 8. Auflage. Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft 1800. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- LEFEBVRE, Henri (2016): *Das Recht auf Stadt*. Hrsg. von Christoph SCHÄFER. Übers. von Birgit ALTHALER. Deutsche Erstausgabe, 1. Auflage. Nautilus Flugschrift. Hamburg: Edition Nautilus.
- LODERER, Benedikt (2005): »Neueste Masche: Kein Gewebe«. In: *Hochparterre* (Beilage zu Hochparterre 6-7/2015), S. 10–11.
- LOKALES STÄDTEBAULICHES LEITBILD = MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATS-ABTEILUNG 21 – STADTTEILPLANUNG UND FLÄCHENNUTZUNG (2017): *09., Julius-Tandler-Platz / Althangrund. Lokales städtebauliches Leitbild*.

- LÖW, Martina; STEETS, Silke; STOETZER, Sergej (2008): *Einführung in die Stadt- und Raumsoziologie*. 2., aktualisierte Auflage. UTB Soziologie 8348. Opladen Farmington Hills: Verlag Barbara Budrich.
- MADREITER, Thomas (2017): *Plenumsdiskussion bei der ÖGR-Konferenz, 19.10.2017*. TU Wien.
- MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18, Hrsg. (1992): *Zentrenentwicklung in Wien: Ausgangslage – Trends – Entwicklungschancen*. Bd. 39. Beiträge zur Stadtforschung, Stadtentwicklung und Stadtgestaltung. Wien.
- MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 21 – STADTTEILPLANUNG UND FLÄCHENNUTZUNG, Hrsg. (2013): *Wo willst du hin, meine Donaustadt? Strategieplan für das Zielgebiet U2 – Donaustadt*.
- MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 23 WIRTSCHAFT, ARBEIT UND STATISTIK (2017): *Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2017*. Wien.
- MASTERPLAN HBF = HOTZ/HOFFMANN; WIMMER; FORTSCHREIBUNG: STADT WIEN / ÖBB IMMO (2004–2013): *Masterplan Hauptbahnhof*.
- MASTERPLAN HGZZ = KANTON ZÜRICH, Hrsg. (2014): *Masterplan Hochschulgebiet Zürich-Zentrum*.
- MASTERPLAN SEESTADT = PROJEKTTEAM FLUGFELD ASPERN, Hrsg. (2007): *Masterplan Flugfeld Aspern*. Wien.
- MATTISSEK, Annika; PFAFFENBACH, Carmella; REUBER, Paul (2013): *Methoden der empirischen Humangeographie*. 2. Auflage, Neubearbeitung. Das Geographische Seminar. Braunschweig: Westermann.
- MAYRING, Philipp (2015): *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken*. 12., überarbeitete Auflage. Weinheim Basel: Beltz.
- MERKT, Anita (2016): »Zürcher Stadtteil ohne Zentrum«. In: *Tages-Anzeiger (1.3.2016)*. Zürich.
- MICHEL, Jean-Baptiste; SHEN, Yuan Kui; AIDEN, Aviva Presser; VERES, Adrian; GRAY, Matthew K.; GOOGLE BOOKS TEAM; PICKETT, Joseph; HOIBERG, Dale; CLANCY, Dan; NORVIG, Peter; ORWANT, Jon; PINKER, Steven; NOWAK, Martin A.; AIDEN, Erez Lieberman (14. Jan. 2011): »Quantitative Analysis of Culture Using Millions of Digitized Books«. In: *Science* 331.6014, S. 176–182.
- NASA EARTH OBSERVATORY (2012): *City Lights of Africa, Europe, and the Middle East*. URL: <https://earthobservatory.nasa.gov/NaturalHazards/view.php?id=79793> (besucht am 2. 2. 2018).
- NEWSLETTER 7 HGZZ = KANTON ZÜRICH, BAUDIREKTION, HOCHBAUAMT (2017): *Newsletter Nr. 7 zum Zürcher Zentrum für universitäre Medizin*.
- NORDREGIO 2004 = NORDREGIO (LEAD PARTNER) (2004): *ESPON 1.1.1. Potentials for polycentric development in Europe: final report*. Stockholm: Nordregio.
- OPENSTREETMAP CONTRIBUTORS (2018). In:
- PARTITUR DES ÖFFENTLICHEN RAUMS = GEHL ARCHITECTS APS (2009): *Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch*. Hrsg. von WIEN 3420 ASPERN DEVELOPMENT AG; MAGISTRAT DER STADT WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG. Bd. 103. Werkstattbericht. Wien.
- PIRHOFFER, Gottfried (2005): »Strategische Planung in europäischen Städten«. In: *Verständigungsversuche zum Wandel der Stadtplanung*. Hrsg. von Arnold KLOTZ;



- Otto FREY; LUDWIG-BOLTZMANN-INSTITUT FÜR INTERDISZIPLINÄRE STADTFORSCHUNG. Wien: Springer, S. 10–36.
- PIRHOFFER, Gottfried; STIMMER, Kurt (2007): *Pläne für Wien. Theorie und Praxis der Wiener Stadtplanung von 1945 bis 2005*. Hrsg. von STADTENTWICKLUNG WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18. Wien.
- PRIGGE, Walter (2005): »Strukturfragen, unter der Herausforderung von Schrumpfung«. In: *Verständigungsversuche zum Wandel der Stadtplanung*. Hrsg. von Arnold KLOTZ; Otto FREY; LUDWIG-BOLTZMANN-INSTITUT FÜR INTERDISZIPLINÄRE STADTFORSCHUNG. Wien: Springer, S. 56–60.
- REGIONAL CONSULTING ZT GMBH; PICHLER, Gerd; PUCHINGER, Kurt (2006): *Zentralität und Standortplanung der öffentlichen Hand*. Hrsg. von Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). Schriftenreihe 172. Wien: Eigenverlag.
- REGIONALER RICHTPLAN = STADT ZÜRICH, HOCHBAUDEPARTEMENT, AMT FÜR STÄDTEBAU (2017): *Regionaler Richtplan Stadt Zürich. Richtplantext. Beschluss des Regierungsrates vom 21. Juni 2017 (RRB Nr. 576/2017)*.
- RES = STADT ZÜRICH, HOCHBAUDEPARTEMENT, AMT FÜR STÄDTEBAU, Hrsg. (2010): *Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich*.
- RONNEBERGER, Klaus; VOGELPOHL, Anne (2014): »Henri Lefebvre: Die Produktion des Raumes und die Urbanisierung der Gesellschaft«. In: *Theorien in der Raum- und Stadtforschung. Einführungen*. Hrsg. von Jürgen OBENBRÜGGE. Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 251–270.
- ROSINAK, Werner (2005): »Reflexionen, Impulse, Anregungen«. In: *Verständigungsversuche zum Wandel der Stadtplanung*. Hrsg. von Arnold KLOTZ; Otto FREY; LUDWIG-BOLTZMANN-INSTITUT FÜR INTERDISZIPLINÄRE STADTFORSCHUNG. Wien: Springer, S. 68–70.
- SBB IMMOBILIEN (2018b): *Andreasturm. Beste Aussichten für Ihr Business*. URL: <https://andreasturm.ch/projekt/> (besucht am 20. 7. 2018).
- SCHELLENBAUER, Patrik (31. Juli 2017): *Kampf um den urbanen Wohnraum*. URL: [https://www.avenir-suisse.ch/verdichtung\\_kampf-um-den-urbanen-wohnraum/](https://www.avenir-suisse.ch/verdichtung_kampf-um-den-urbanen-wohnraum/) (besucht am 4. 5. 2018).
- SCHIPPER, Sebastian (2016): »Die unternehmerische Stadt«. In: *Handbuch kritische Stadtgeographie*. Hrsg. von Bernd BELINA; Matthias NAUMANN; Anke STRÜVER. 2. korrigierte Auflage. Münster: Westfälisches Dampfboot, S. 97–102.
- SCHMID, Christian (2008): »Henri Lefebvre's Theory of the Production of Space: Towards a Three-Dimensional Dialectic«. In: *Space, difference, everyday life: reading Henri Lefebvre*, S. 27–45.
- SCHMID, Christian (2010): *Stadt, Raum und Gesellschaft; Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes*. 2. Aufl. Sozialgeographische Bibliothek ; 1. Stuttgart: Steiner.
- SCHNEIDER, Jochem (2008): »Zürich«. In: JESSEN, Johann; MEYER, Ute Margarete; SCHNEIDER, Jochem. *stadtmachen.eu: Urbanität und Planungskultur in Europa*. Hrsg. von WÜSTENROT STIFTUNG. Stuttgart, Ludwigsburg: Krämer, Wüstenrot Stiftung.

- SCHROER, Markus (2008): »„Bringing space back in“ – Zur Relevanz des Raums als soziologischer Kategorie«. In: *Spatial Turn. Das Raumparadigma in den Kultur- und Sozialwissenschaften*. Hrsg. von Jörg DÖRING; Tristan THIELMANN.
- SCHRÖTELER-VON BRANDT, Hildegard (2014): *Stadtbau- und Stadtplanungsgeschichte: Eine Einführung*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden.
- SCHWARZ, Gerhard (25. Juli 2015): »Reiche Städte – und reiche Schweiz«. In: *Neue Zürcher Zeitung. Wirtschaftspolitik*.
- SCHWEINGRUBER, Lukas; BOLTSCHAUER, Roger; SPOERRI, Mischa; SONDEREGGER, Andreas; HÖRMANN, Fabian; FREI, Raphael; NIGGLI, Daniel; ZIERAU, Frank; MÜLLER, Mathias (2012): *Glatt! Manifest für eine Stadt im Werden*. Hrsg. von Sascha ROESLER; ARCHITEKTENGRUPPE KROKODIL. Zürich: Park Books.
- SCHWEIZERISCHE VEREINIGUNG FÜR LANDESPLANUNG VLP-ASPAN, Hrsg. (2014): *Raumplanung in der Schweiz: Eine Kurzeinführung*. Bern.
- SEIB, Reinhard (2013): *Wer baut Wien? Hintergründe und Motive der Stadtentwicklung Wiens seit 1989*. 4. Aufl. Salzburg Wien [u.a.]: Pustet.
- SIEBEL, Walter (2005): »Konstanz und Transformation von Planungsfunktionen«. In: *Verständigungsversuche zum Wandel der Stadtplanung*. Hrsg. von Arnold KLOTZ; Otto FREY; LUDWIG-BOLTZMANN-INSTITUT FÜR INTERDISZIPLINÄRE STADTFORSCHUNG. Wien: Springer, S. 109–112.
- SIEBEL, Walter (2012): »Die Europäische Stadt«. In: *Handbuch Stadtsoziologie*. Hrsg. von Frank ECKARDT. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, S. 201–211.
- SIEVERTS, Thomas (2012): *Zwischenstadt. Zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land*. Berlin, Boston: Birkhäuser.
- SMART CITY RAHMENSTRATEGIE = MAGISTRAT DER STADT WIEN, Hrsg. (2014): *Smart City Wien Rahmenstrategie*.
- STADT WIEN – MA 41 (2018): *Flächen-Mehrzweckkarte Vektordaten Wien - data.gv.at*. URL: <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/7cf0da04-1f77-4321-929e-78172c74aa0b> (besucht am 7. 4. 2018).
- STADT WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 41 - STADTVERMESSUNG (2017): *Geobasisdaten der Stadtvermessung Wien*.
- STADT ZÜRICH (24. Mai 2016): *Medienmitteilung: Deutlicher Ausbau des gemeinnützigen Wohnungsangebots*. URL: [https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/ueber\\_das\\_departement/medien/medienmitteilungen/2016/mai/160524a.html](https://www.stadt-zuerich.ch/prd/de/index/ueber_das_departement/medien/medienmitteilungen/2016/mai/160524a.html) (besucht am 20. 9. 2018).
- STADT ZÜRICH (2018): *Stadt Zürich Open Data: Stadtkreise*. URL: <https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/stadtkreise> (besucht am 4. 4. 2018).
- STADT ZÜRICH, AMT FÜR STÄDTEBAU, Hrsg. (2008): *Stadtzentrum. Altstadt/City*. Bd. 6. Baukultur in Zürich. Schutzwürdige Bauten, Stadtgeschichte und Projekte für die Zukunft. Zürich: Verlag Neue Zürcher Zeitung.
- STADT ZÜRICH, HOCHBAUDEPARTEMENT, AMT FÜR STÄDTEBAU (2013): *Gerechter. Die Entwicklung der Bau- und Zonenordnung der Stadt Zürich*.
- STADT ZÜRICH, HOCHBAUDEPARTEMENT, AMT FÜR STÄDTEBAU (AFS) (2018a): *Entwicklungsgebiete*. URL: <https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/entwicklungsgebiete/neu-oerlikon/kennzahlen.html> (besucht am 31. 7. 2018).

- STADT ZÜRICH, HOCHBAUDEPARTEMENT, AMT FÜR STÄDTEBAU (AFS), Hrsg. (2018b): *Leitbild Zentrumsentwicklung Zürich Affoltern. Leitsätze und Entwicklungsvorstellung*.
- STADT ZÜRICH, HOCHBAUDEPARTEMENT, AMT FÜR STÄDTEBAU (AFS) (2018c): *Schlussveranstaltung zur Zentrumsentwicklung Affoltern: Das Leitbild für das Zentrum präsentieren*. URL: <https://www.stadt-zuerich.ch/hbd/de/index/entwicklungsgebiete/affoltern1/zentrum-affoltern/veranstaltungen/Schlussveranstaltung.html> (besucht am 22. 4. 2018).
- STADT ZÜRICH, TIEFBAUAMT (2006): *Aufwertung der Stadträume in den Quartierzentren. Übersicht*.
- STADT ZÜRICH, TIEFBAUAMT (2014): *Oerlikon – der neue Bahnhof verbindet. Architektur als Wegweiser*.
- STADTENTWICKLUNG WIEN (2018): *STEP Fachkonzept Zentren*. URL: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step2025/fachkonzepte/zentren.html> (besucht am 1. 8. 2018).
- STADTENTWICKLUNG WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG, Hrsg. (2014): *STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien. Kurzfassung*.
- STATISTIK AUSTRIA (2018a): *Bevölkerung zu Jahresbeginn 1982 bis 2017*. URL: [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/menschen\\_und\\_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstand\\_und\\_veraenderung/bevoelkerung\\_zu\\_jahresquartalsanfang/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/bevoelkerungsstand_und_veraenderung/bevoelkerung_zu_jahresquartalsanfang/index.html) (besucht am 25. 4. 2018).
- STATISTIK AUSTRIA (2018b): *Gliederung Österreichs in Gemeinden - data.gv.at*. URL: <https://www.data.gv.at/katalog/dataset/566c99be-b436-365e-af4f-27be6c536358> (besucht am 4. 4. 2018).
- STATISTIK AUSTRIA (2018c): *Vorausberechnete Bevölkerungsstruktur für Wien 2016-2100 laut Hauptvariante*. URL: [http://www.statistik.at/web\\_de/statistiken/menschen\\_und\\_gesellschaft/bevoelkerung/demographische\\_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html](http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html) (besucht am 25. 4. 2018).
- STATISTIK STADT ZÜRICH (2017): *Statistische Jahrbuch der Stadt Zürich 2017*. Zürich.
- STATISTIK STADT ZÜRICH (2018a): *Bevölkerung nach Stadtquartier, seit 1970*. URL: <https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/bev-bestand-jahr-quartier-seit1970> (besucht am 30. 3. 2018).
- STATISTIK STADT ZÜRICH (2018b): *Bevölkerungsszenarien 2018 – 2035*. URL: [https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/bev\\_szenarien\\_od3440](https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/bev_szenarien_od3440) (besucht am 25. 4. 2018).
- STEP 2025 = STADTENTWICKLUNG WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG, Hrsg. (2014): *STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien*.
- STEP05 = STADTENTWICKLUNG WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG (2005): *STEP 05 – Stadtentwicklung Wien 2005*. Wien.
- STRATEGIEN ZÜRICH 2035 = STADTRAT VON ZÜRICH, Hrsg. (2015): *Strategien Zürich 2035*.
- STRAUSS, Claudia (2006): »The Imaginary«. In: *Anthropological Theory* 6, S. 322–344.

- SUITNER, Johannes (2015a): *Imagineering Cultural Vienna: On the Semiotic Regulation of Vienna's Culture-Led Urban Transformation*. Urban studies. Bielefeld: Transcript.
- SUITNER, Johannes (2015b): »Urban Imaginaries: Vorstellungswelten moderner Städte«. In: *Die Stadt der Zukunft: Aktuelle Trends und zukünftige Herausforderungen*. Hrsg. von Judith FRITZ; Nino TOMASCHEK. Bd. 4. University - Society - Industry. Münster New York: Waxmann, S. 31–48.
- TAYLOR, Charles (2002): »Modern Social Imaginaries«. In: *Public Culture, 2002 Winter, Vol.14(1 [36])*, S. 91–124.
- THE SKILLS GROUP GMBH; 6B47 REAL ESTATE INVESTORS AG (2018): *Presseaussendung: Althan Quartier: Siegerprojekt steht fest*. URL: [https://ots.at/presseaussendung/OTS\\_20180614\\_OTS0207/althan-quartier-siegerprojekt-steht-fest-bild](https://ots.at/presseaussendung/OTS_20180614_OTS0207/althan-quartier-siegerprojekt-steht-fest-bild) (besucht am 20. 8. 2018).
- TIEFBAUAMT STADT ZÜRICH, VERKEHRSPANUNG (2013): *Kommunaler Richtplan: Fussverkehr*. URL: <https://data.stadt-zuerich.ch/dataset/kommunaler-richtplan-fussverkehr> (besucht am 15. 7. 2018).
- TROXLER, Irène (14. Mai 2016): »Optimum ist ein grosses Wort«. In: *Neue Zürcher Zeitung*.
- VAHINGER, Dirk (19. Juli 2018): »An der Europaallee gibt sich Zürich grossstädtisch – und phantasielos«. In: *Neue Zürcher Zeitung*.
- WEICHHART, Peter; FASSMANN, Heinz; HESINA, Wolfgang (2005): *Zentralität und Raumentwicklung*. Hrsg. von Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK). Schriftenreihe 167. Wien: Eigenverlag.
- WEISSBUCH HGZZ = KANTON ZÜRICH, BAUDIREKTION (2018): *Weissbuch Hochschulgebiet Zürich Zentrum*.
- WERLEN, Benno (2008): *Sozialgeographie. Eine Einführung*. 3., überarb. u. erw. Aufl. Bern. Stuttgart. Wien: Haupt.
- WETTBEWERB MASTERPLAN HBF = »Masterplan Stadtteil Wien Südbahnhof, Wien 10« (2005). In: *ARCHITEKTURJOURNAL wettbewerbe* (Jänner/Februar), S. 33–67.
- WIEN 3420 ASPERN DEVELOPMENT AG (2018): *Downloads*. URL: [https://www.asperneseestadt.at/ueber\\_uns/downloads](https://www.asperneseestadt.at/ueber_uns/downloads) (besucht am 17. 8. 2018).
- WIEN GESCHICHTE WIKI (2014): *City*. URL: <https://www.wien.gv.at/wiki/index.php?title=City&oldid=73079> (besucht am 27. 4. 2018).
- WIEN: POLYZENTRAL = SCHEUVENS, Rudolf; GROH, Stefan; TECHNISCHE UNIVERSITÄT WIEN, FACHBEREICH ÖRTLICHE RAUMPLANUNG (2016): *Wien: polyzentral. Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens*. Hrsg. von STADTENTWICKLUNG WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG; STADT WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG; STADT WIEN, MAGISTRATSABTEILUNG 18 – STADTENTWICKLUNG UND STADTPLANUNG. Werkstattbericht 158.
- WITZEL, Andreas (2000): »Das problemzentrierte Interview«. In: *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research; Bd. 1, Nr. 1 (2000): Qualitative Sozialforschung: Nationale, disziplinäre, methodische und empirische Beispiele*.



- WOHNSERVICE WIEN GESMBH (2017): *Wohnberatung Wien. Alle Informationen über den sozialen Wohnbau (Informationsbroschüre)*.
- YIN, Robert K. (2009): *Case Study Research: Design and Methods*. 4th ed. Applied social research methods v. 5. Los Angeles, Calif: Sage Publications.
- ZIMMERMANN, Clemens (2006a): »Einleitung: Raumgefüge und Medialität der Großstädte im 20. Jahrhundert«. In: *Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert*. Hrsg. von Clemens ZIMMERMANN. Bd. 4. Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung. Stuttgart: Steiner, S. 7–22.
- ZIMMERMANN, Clemens, Hrsg. (2006b): *Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert*. Beiträge zur Stadtgeschichte und Urbanisierungsforschung Stadtgeschichte Bd. 4. Stuttgart: Steiner.

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Europa aus dem Weltraum bei Nacht (adaptierte Grafik auf Basis von NASA EARTH OBSERVATORY 2012) . . .	11
Abbildung 2	Aufbau der Arbeit . . . . .	15
Abbildung 3	Das System der zentralen Orte nach CHRISTALLER in Süddeutschland (Quelle: CHRISTALLER 1933) . . . . .	17
Abbildung 4	Raumtriade nach LEFEBVRE . . . . .	21
Abbildung 5	Chorische Zentralität . . . . .	25
Abbildung 6	Topologische Zentralität . . . . .	25
Abbildung 7	Überblick über Zentralität- und Dezentralisierungstendenzen in städtebaulichen Leitbildern des 19. und 20. Jahrhunderts . . . . .	33
Abbildung 8	Kategorisierung der Zentralitätsbegriffe und -konzepte . . . . .	37
Abbildung 9	Verhältnis Diskurs zu gesellschaftlicher Struktur nach unterschiedlichen Diskursbegriffen . . . . .	44
Abbildung 10	Bevölkerungsentwicklung und -prognose Wien und Zürich . . . . .	56
Abbildung 11	Größenvergleich Wien - Zürich und Übersicht Fallbeispiele . . . . .	57
Abbildung 12	Analyseebenen für die empirische Untersuchung . . . . .	58
Abbildung 13	Orthofoto Wien (Quelle: GOOGLE 2018) . . . . .	63
Abbildung 14	Verortung der räumlichen Entwicklungsschwerpunkte in Wien (Datengrundlage: EEA 2018) . . . . .	63
Abbildung 15	Schematische Darstellung der Raumplanung und relevanter Planungsdokumente in Wien . . . . .	66
Abbildung 16	<i>Smart City Wien Rahmenstrategie</i> . . . . .	67
Abbildung 17	<i>STEP 2025. Stadtentwicklungsplan Wien</i> . . . . .	67
Abbildung 18	<i>Wien: polyzentral. Forschungsstudie zur Zentrenentwicklung Wiens</i> (WIEN: POLYZENTRAL) . . . . .	67
Abbildung 19	Räumliche Festlegungen von Zentren im <i>STEP 2025</i> (Quelle: STEP 2025: 66) . . . . .	69
Abbildung 20	Verortung der <i>local stories</i> in Wien (Datengrundlagen: OPENSTREETMAP CONTRIBUTORS 2018, STADT WIEN - DATA.WIEN.GV.AT 2017) . . . . .	73
Abbildung 21	Der nördliche Eingang des <i>Hauptbahnhof Wien</i> mit umgebenden <i>Quartier Belvedere</i> . . . . .	75
Abbildung 22	Orthofoto 2017 des <i>Hauptbahnhof Wien</i> mit <i>Quartier Belvedere</i> und <i>Sonnwendviertel</i> (Datengrundlage: STADT WIEN - DATA.WIEN.GV.AT 2017) . . . . .	75
Abbildung 23	<i>Julius-Tandler-Platz</i> mit Eingang zum <i>Franz-Josefs-Bahnhof</i> am Südende des <i>Althangrunds</i> bzw. am Eingang des zukünftigen <i>Althan Quartiers</i> . . . . .	81
Abbildung 24	Orthofoto Althangrund (Datenquelle: STADT WIEN - DATA.WIEN.GV.AT 2017) . . . . .	81
Abbildung 25	<i>Seestadt Aspern</i> . . . . .	87

Abbildung 26	Baublöcke des Masterplans der Seestadt Aspern, überlagert auf einem Orthofoto (Datenquellen: WIEN 3420 ASPERN DEVELOPMENT AG 2018, STADT WIEN – DATA.WIEN.GV.AT 2017) . . . . .	89
Abbildung 27	»Zentrum« (Wien) . . . . .	93
Abbildung 28	Orthofoto Zürich (Quelle: KANTON ZÜRICH 2018) . . . . .	97
Abbildung 29	Verortung der räumlichen Entwicklungsschwerpunkte in Zürich (Datengrundlage: EEA 2018) . . . . .	97
Abbildung 31	<i>Strategien Zürich 2035</i> . . . . .	100
Abbildung 30	Schematische Darstellung der Raumplanung und relevanter Planungsdokumente in der Stadt Zürich . . . . .	100
Abbildung 32	<i>Räumliche Entwicklungsstrategie des Stadtrats für die Stadt Zürich (RES)</i> . . . . .	101
Abbildung 33	Kantonale / Regionale Zentrumsgebiete und Quartierzentren (Datenquelle: OPENSTREETMAP CONTRIBUTORS 2018, STADT ZÜRICH 2018, TIEFBAUAMT STADT ZÜRICH, VERKEHRSPANUNG 2013) . . . . .	104
Abbildung 34	Verortung der <i>local stories</i> in Zürich (Datengrundlagen: OPENSTREETMAP CONTRIBUTORS 2018) . . . . .	107
Abbildung 35	<i>Bahnhof Oerlikon</i> . . . . .	109
Abbildung 36	Orthofoto Projektgebiet Bahnhof Oerlikon (KANTON ZÜRICH 2018) . . . . .	109
Abbildung 37	»zentrale Randlage« in <i>Neu-Oerlikon</i> . . . . .	112
Abbildung 38	<i>Hochschulgebiet Zürich Zentrum, Blick vom Lindenhof</i> . . . . .	115
Abbildung 39	Orthofoto Hochschulgebiet Zürich Zentrum (Datenquelle: KANTON ZÜRICH 2018) . . . . .	115
Abbildung 40	Sternwarte im <i>Hochschulgebiet Zürich Zentrum</i> . . . . .	118
Abbildung 41	<i>Europaallee</i> . . . . .	121
Abbildung 42	Orthofoto Europaallee (Datenquelle: KANTON ZÜRICH 2018, OPENSTREETMAP CONTRIBUTORS 2018) . . . . .	121
Abbildung 43	<i>Affoltern, zukünftiger Zentrumsplatz</i> . . . . .	127
Abbildung 44	<i>Leitbild Zentrumsentwicklung Zürich Affoltern. Leitsätze und Entwicklungsvorstellung.</i> (AFS 2018b) . . . . .	127
Abbildung 45	Orthofoto Projektgebiet Zentrum Affoltern (Datenquelle: KANTON ZÜRICH 2018) . . . . .	128
Abbildung 46	»Central« (Zürich) . . . . .	131

Wenn nicht anders angegeben, handelt es sich um eigene Darstellungen.

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Analysedimensionen der empirischen Analyse . . . . .	61
Tabelle 2	Analysekategorien für die Analysedimension <i>Definition</i> . . . . .	61
Tabelle 3	Übersicht analysierter Materialien zum Zentralitätsdiskurs auf Wiener Ebene . . . . .	67

Tabelle 4	Charakteristika und Maßstäbe verschiedener Zentren nach <i>STEP 2025</i> . . . . .	69
Tabelle 5	Übersicht über Kennzahlen zu den Wiener Fallbeispielen . . . . .	73
Tabelle 6	Übersicht analysierter Materialien zum <i>Hauptbahnhof Wien</i> . . . . .	76
Tabelle 7	Übersicht analysierter Materialien zum <i>Althangrund</i> und dem <i>Althan Quartier</i> . . . . .	82
Tabelle 8	Übersicht analysierter Materialien zur <i>Seestadt Aspern</i> . . . . .	87
Tabelle 9	Übersicht über die untersuchten Zentralitätsdiskurse in Wien . . . . .	93
Tabelle 10	Übersicht analysierter Materialien zum Zentralitätsdiskurs auf Zürcher Ebene. . . . .	102
Tabelle 11	Überblick über rechtliche Zentrendefinitionen in Zürich . . . . .	103
Tabelle 12	Übersicht über Kennzahlen zu den Zürcher Fallbeispielen (Quelle: <i>EUROPAALLEE-JOURNAL 1, MASTERPLAN HGZZ, AFS 2018a</i> ) . . . . .	107
Tabelle 13	Übersicht analysierter Materialien zum <i>Bahnhof Oerlikon</i> . . . . .	110
Tabelle 14	Übersicht analysierter Materialien zum <i>Hochschulgebiet Zürich Zentrum</i> . . . . .	116
Tabelle 15	Maßstäbe von Zentralität im <i>Hochschulgebiet Zürich Zentrum</i> . . . . .	117
Tabelle 16	Übersicht analysierter Materialien zur <i>Europaallee</i> . . . . .	122
Tabelle 17	Leitsätze für das <i>Zentrum Affoltern</i> . . . . .	128
Tabelle 18	Übersicht über die untersuchten Zentralitätsdiskurse in Zürich . . . . .	131
Tabelle 19	Zielsetzungen für <i>Zentren</i> im Wiener Stadtentwicklungsdiskurs auf städtischer Ebene, unterteilt nach den Analysekatgorien aus <i>Kapitel 4.3</i> . . . . .	142
Tabelle 20	Rechtliche Festsetzungen von Zentren in Zürich . . . . .	143
Tabelle 21	Zielsetzungen für Zentren in Zürich im Stadtplanungsdiskurs auf städtischer Ebene . . . . .	144





## **Impressum**

Isaak Granzer

1040 Wien

*isaak.granzer@icloud.com*