

Sozialraumanalyse - light (SRA) zum Bahnhofsareal Wien-Mitte zur Neustrukturierung des öffentlichen Raumes

Wien im Dezember 2009

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung
Referat Verkehrsplanung und Mobilitäts-
strategien
Rathausstraße 14-16 | 1082 Wien

Mag.^a Dr.ⁱⁿ Astrid Klimmer-Pölleritzer

In Kooperation mit:

MA 18 - Stadtforschung und Raumanalysen, DI Udo Häberlin

MA 19 – Gestaltung öffentlicher Raum,
DI Elisabeth Irschik

Auftragnehmerin:
TU Wien | Department für Raumentwicklung,
Infrastruktur- und Umweltplanung | Fachbereich Soziologie
Karlsplatz 13 | 1040 Wien

Prof. Dr. Jens S. Dangschat
Univ. Ass. Dipl. Ing. Wencke Hertzsch
Mag. Friedrich Teutsch



Inhaltsverzeichnis

1. Kurzfassung	3
2. Zielsetzung und Rahmenbedingungen der Untersuchung	6
3. Herausforderungen und theoretischer Hintergrund: Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum	8
4. Methodisches Vorgehen und Operationalisierung	10
4.1. Sozialraumanalyse als Vorgehensweise	10
4.2. Operationalisierung	12
5. Ergebnisse und Handlungsspielräume	15
5.1. Ausgangslage Wien-Mitte	15
5.1.1. Sozialräumliche Ausgangslage – Typologie Wien-Mitte.....	15
5.2. Planerische Ausgangslage – Das Bauprojekt Wien-Mitte	17
5.3. Materielle Dimension – Erscheinungsbild	18
5.4. Dimension der Nutzungsstruktur	20
5.5. Dimension der Wahrnehmung Wien-Mittes – Image	23
5.6. Dimension des lokalen Klimas – Planungsprozess, Planungskultur, Planungspraxis zum öffentlichen Raum	25
5.7. Erwartungen an den öffentlichen Raum	27
5.8. Zusammenfassung - Fachliches Resümee	29
6. Handlungsempfehlungen	32
6.1. Handlungsspielräume	32
6.2. Handlungserfordernisse.....	32
7. Anhang	38
7.1. Literatur.....	38
7.2. Interviewleitfaden	40
7.3. Impressionen.....	43

1. Kurzfassung

Zielsetzung

Im Zuge der Neubauplanung des Bahnhofes Wien Mitte im 3. Wiener Gemeindebezirk wird die Diskussion um die Integrationsanforderungen des öffentlichen Raumes zum Bahnhof „Wien-Mitte“ vom Bezirk und der MA 18 aufgegriffen und nach Entwicklungszielen und Lösungsstrategien gesucht. Mit dem Abriss und dem Neubau des Bahnhofes mit neuer, erweiterter Mantelnutzung (u.a. einer integrierten Shoppingmall) werden Aufwertungs- und Verdrängungsprozesse für den öffentlichen Raum und das weitere Umfeld erwartet, die für unterschiedliche soziale Gruppen sozial selektive Folgen haben werden. Diese Sichtweise steht bislang allenfalls neben den bisherigen Überlegungen zur Gestaltung des Öffentlichen Raumes im Umfeld des neu geschaffenen Areals als „Einfallstor“ zur Innenstadt und als wichtiger Transitknotenpunkt.¹

Ziel der Untersuchung war es somit herauszuarbeiten, welche planungsrelevanten (Nutzungs-)Anforderungen unterschiedliche AkteurInnen und Nutzende an den veränderten öffentlichen Raum stellen (werden). Aufbauend auf diese Analyseergebnisse wurde eine mögliche Handlungsgrundlage mit partizipatorischen Ansätzen für die geplante Neustrukturierung des öffentlichen Raumes rund um Wien-Mitte erarbeitet.

Herangehensweise

Mittels des Methodensettings einer „Sozialraumanalyse-light“ wurden qualitative und quantitative Informationen zusammengetragen und im Zuge einer Triangulation aufeinander bezogen. Diese reflexiven Verfahren beinhalten auch wiederholte Rückkopplungen zwischen AuftraggeberInnen und AuftragnehmerInnen, die im Rahmen eines begleitenden Arbeitskreises diskutiert wurden. Bereits bei Auftragsvergabe war es für beide Seiten deutlich, dass zu dem avisierten Erhebungszeitpunkt weder der Zustand des „davor“ noch des „danach“ angemessen erfasst werden kann. Deshalb wurde sich darauf verständigt, den Fokus auf die zu erwartenden Anforderungen und Wünsche beteiligter AkteurInnen und zukünftiger Nutzenden zu richten, die vornehmlich in proaktiven und vorausschauenden ExpertInnengesprächen ermittelt wurden. Darüber hinaus wurde auch die generelle Funktion des öffentlichen Raumes Wien-Mitte diskutiert.

Ergebnisse

Als Sozialraum ist der Bereich Wien-Mitte durch seine zentrale innerstädtische Lage und seine vielfältigen, sich überlagernden Nutzungen gekennzeichnet, wobei der Ort aufgrund seiner Eigenschaft als Verkehrsknotenpunkt einen überwiegend transitori-

¹ In den ExpertInnengesprächen wird deutlich, dass sich dabei die Überlegungen in erster Linie auf den Bereich der Landstraßer Brücke, an der der künftige Eingangsbereich von Bahnhof und Einkaufszentrum liegt beziehen. Demgegenüber sind die Überlegungen zur Gestaltung der Bereiche Gigergasse (Anrainerbereich) oder Marxergasse (Hintereingang des Einkaufszentrums) von deutlich geringerer Bedeutung. Die Invalidenstraße wird vor allem in ihrer Eigenschaft als Verkehrsstraße (öffentlicher Verkehr, Parkplatzausfahrt) betrachtet.

schen Charakter aufweist. Da das Gebiet eine vornehmlich überregionale und stadtweite Bedeutung hat, ergibt sich der starke Nutzungsdruck auf dem Areal vor allem aus seinem hohen Stellenwert als Verkehrsknotenpunkt.

Das bedeutet, dass die angrenzenden Quartiere eine relativ geringere Bedeutung haben. Diese geringe Bedeutung der Anwesenheit benachbart lebender und arbeitender Menschen ist vor allem auch auf die gegenwärtige Sondersituation zurückzuführen, weil die Einkaufs- und Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum aufgrund der Baustellensituation extrem eingeschränkt sind. Es gibt also zumindest gegenwärtig kaum einen Grund, sich dort aufzuhalten resp. diesen Ort zum Ziel zu wählen (die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ausgenommen). In Rückbezug auf die forschungsleitende Zielsetzung der Untersuchung (siehe oben) wird deutlich, dass die standardisierten Sozialstrukturdaten auf Blockebene zwar die territoriale Verteilung bestimmter sozialer Gruppen erkennbar macht, aber im Hinblick darauf welche Rolle der öffentliche Raum Wien-Mitte für sie spielt, kann nichts abgeleitet werden. Insgesamt konnte der Bezug zum Einzugsbereich des Bahnhofsareals – nachvollziehbar – weder durch deren Anwesenheit im öffentlichen Raum (Überlagerung der Nutzung durch Baustellensituation), noch durch statistische Blockdatenauswertung, und ebenso nicht durch die Positionierungen der ExpertInnen hergestellt werden (da auch hier die Baustellenproblematik omnipräsent in den Köpfen der AkteurInnen vorhanden war).

Im Hinblick darauf, welche Rolle bzw. welche Funktion der öffentliche Raum Wien-Mitte zukünftig spielen soll, stellte sich als wesentliche Konfliktlinie vor allem das Spannungsverhältnis zwischen dem bahnhofbezogenen privaten und dem öffentlichen städtischen Raum heraus, weil die InvestorInnen den Bereich vor ihrem Gebäude – also den städtischen öffentlichen Raum – in ihren Verwertungszusammenhang einbeziehen. Auch wenn in den Planungen ein hoher Stellenwert auf Barrierefreiheit und Zugänglichkeit der Gebäude und des ÖPNV sowie auf fließende Übergänge zwischen kommerziellem und nicht-kommerziell öffentlichem Raum gelegt wird, wird dennoch deutlich in „Gruppen, die die avisierte Nutzung ‚schätzen‘, und „problematischen und nicht erwünschten Gruppen“ differenziert.

Entsprechend der Sichtweise auf die Szenen, welche als „problematisch“ angesehen werden und europaweit an allen Bahnhöfen zu finden sind (resp. bis zu deren Umbau zu finden waren) wird kontrollierenden und ordnungspolitischen Strategien eine hohe Bedeutung beigemessen, die durch planerische Maßnahmen wie Helligkeit, Übersichtlichkeit und Sauberkeit des Neubaus und des öffentlichen Umfeldes sowie ein modernes Design unterstützt wird. Diese Strategien werden auch als ‚designing out‘ sozialer Probleme bezeichnet (vgl. Dangschat 2009).²

² Diese Herausforderung ist insbesondere für Wien relevant, weil hier neben der Opernpassage am Karlsplatz innerhalb eines engen Zeitrahmens zusätzlich vier ÖBB-Bahnhöfe umgebaut wurden und werden, die jeweils über offene, sozial sehr dichte Szenen von KonsumentInnen legaler und illegaler Drogen gekennzeichnet waren resp. sind. Im Zuge der Umbauten war öffentlich nie die Rede davon, wer künftig die Verantwortung und Vorsorge dafür trifft, dass diesen Szenen angemessene neue Räume zur Verfügung gestellt werden.

An den künftigen öffentlichen Raum wird von den ExpertInnen die Erwartung geknüpft, dass der öffentliche Raum vor allem Kommunikation ermöglichen solle.³ Um dieses Ziel erreichen zu können, sollen die Nutzenden und AnrainerInnen in den Gestaltungsprozess eingebunden werden. Wenn dieses nicht nur eine leere Formulierung bleiben soll, tut sich hier absehbar ein Spannungsfeld auf, weil zum einen der öffentliche Raum in der bisherigen Konzeption überwiegend als „Restraum“ betrachtet wird und bis jetzt keine abgestimmten strategischen Überlegungen und kein abgestimmtes Konzept zur Nutzung- und Gestaltungsstruktur vorliegen. Zum anderen konnte in der Untersuchung deutlich herausgearbeitet werden, dass die bisherige Informations- und Öffentlichkeitsarbeit, die sich in der Hand der Investoren befindet, als Beteiligungsstrategie (oder zumindest deren Vorbereitung) nicht ausreichend war: Die AnrainerInnen sowie zentrale MultiplikatorInnen wie die Gebietsbetreuung, die Lokale Agenda 21, die SAM sowie lokale Gewerbetreibende verfügen allenfalls über einen sehr oberflächlichen Informationsstand zum Projekt.

Darauf aufbauend schließt diese Untersuchung mit einer Empfehlung von Handlungserfordernissen ab in dem Tenor, dass der anstehende Planungsprozess sich nicht in der baulichen Gestaltung erschöpfen sollte, sondern im Zusammenhang mit der Planung, der Umgestaltung und der späteren Nutzung auch Sorge dafür tragen sollte, dass dieser Raum für viele soziale Gruppen aus dem Einzugsbereich sowie für die zahlreichen Transitgruppen einen angemessenen Aufenthaltsort gibt.

Aus fachlicher Sicht ist dafür vor allem eine breitere Informationspolitik und Öffentlichkeitsarbeit notwendig. In einem kooperativen Planungsprozess mit zielgruppenorientierter Beteiligung soll erstens die planerisch-politische Positionierung der öffentlichen Hand deutlich sowie zweitens eine gemeinsame „Planungsphilosophie“ aller planenden AkteurInnen erarbeitet werden. In Summe geht es um die Notwendigkeit:

1. einer Neugestaltung des öffentlichen Raumes unter der Prämisse einer differenzierten sozialen, funktionalen und optischen Optimierung;
2. einer frühzeitigen Konzeptionierung des öffentlichen Raumes (jenseits der Behandlung des öffentlichen Raumes als „Restkategorie“);
3. einer Bewahrung des öffentlichen Raumes vor zunehmender Kommerzialisierung sowie
4. einer Fortführung und Stärkung des Dialogs und der Kooperation mit den AkteurInnen, Stakeholdern und einer Stadtöffentlichkeit im Rahmen des Neustrukturierungsprozesses des öffentlichen Raumes.

³ Diese Erwartung wird von der Vorstellung getragen, dass die freie und zwanglose Kommunikation zwischen VertreterInnen verschiedener sozialer Gruppen den Abbau von Konfliktpotential fördere. Diese Annahme setzt jedoch einen freien Zugang für alle sozialen Gruppen voraus und einen zivilen Umgang der Gruppen untereinander.

2. Zielsetzung und Rahmenbedingungen der Untersuchung

Im Zuge der Neubauplanung des Bahnhofes Wien Mitte im 3. Wiener Gemeindebezirk wird die Diskussion um die Integrationsanforderungen des öffentlichen Raumes zum Bahnhof „Wien-Mitte“ vom Bezirk und der MA 18 aufgegriffen und nach Entwicklungszielen und Lösungsstrategien gesucht. Mit dem Abriss des alten Bahnhofsgebäudes und dem Neubau mit integrierter Shoppingmall sind Aufwertungs- und somit Verdrängungsprozesse für untere soziale Gruppen aus dem öffentlichen Raum zu erwarten. Um diese Entwicklungen aufzufangen, stellen sich Fragen nach dem Integrationspotenzial des öffentlichen Raumes im Bahnhofsumfeld. Aus Sicht der Bezirksvorstehung des 3. Bezirkes gab es bereits vor dem Umbau ein latentes Konfliktpotenzial mit solchen sozialen Gruppen, die nicht nach bürgerlichen Normen und Werten akzeptiert sind.

Vor diesem Hintergrund kam es zur Beauftragung zu einer „Sozialraumanalyse-light“ durch die MA 18. Mittels des Methodensets der Sozialraumanalyse sollen qualitative und quantitative Informationen zusammengetragen und im Zuge einer Triangulation aufeinander bezogen werden. Diese reflexiven Verfahren beinhalten auch wiederholte Rückkoppelungen zwischen Auftragnehmerin und Auftraggeberin, die im Rahmen eines begleitenden Arbeitskreises (bestehend aus VertreterInnen der MA 18, MA 19 und den AuftragnehmerInnen) und von Steuerungsrunden mit der Auftraggeberin tiefergehend diskutiert wurden.

Eine besondere Herausforderung im Rahmen der Untersuchung stellt sich mit den bereits begonnen Umbaumaßnahmen, denn davon ausgehend ergeben sich Konfliktslagen, die lediglich eine temporäre Problemsituation beschreiben und nicht den ‚status quo ante‘ erfassen können („Null-Messung“). So sind die Ergebnisse im Rahmen der Untersuchung entsprechend einzuordnen. Wunsch der Wiener Stadtverwaltung ist es, mit Abschluss der Baumaßnahmen allen sich legitimer Weise dort aufhaltenden Menschen einen integrationsfördernden öffentlichen Raum zu bieten.

Nachdem durch die Erhebungen die Bedenken hinsichtlich des geeigneten Erhebungszeitraumes nicht nur deutlich wurden⁴, sondern stärker noch als erwartet die gegenwärtige Baustellen-Situation in den Köpfen auch der Stakeholder präsent war, wurde sich innerhalb des Prozesses darauf verständigt, zusätzlich in pro-aktiven und vorausschauenden ExpertInneninterviews die zu erwartenden Anforderungen und Wünsche beteiligter AkteurInnen und zukünftiger Nutzenden zu ermitteln. Darüber hinaus wurde auch die generelle Funktion des öffentlichen Raumes Wien-Mitte grundsätzlicher diskutiert.

⁴ Durch den transitorischen Charakter des Ortes und die weitgehende Abwesenheit verweilender Gruppen werden andere, vermutlich geringere Nutzungskonflikte erkennbar. Die gegenwärtige Baustellenproblematik überlagert das typischerweise ausdifferenzierte Nutzungsverhalten eines Bahnhofes dieses Stellenwerts und erschwert die Rekonstruktion von Nutzungen, anwesenden sozialen Gruppen und Nutzungskonflikten aus der Zeit vor Beginn der Baumaßnahmen. Das Areal wird in erster Linie als Transitraum genutzt und wird ausserdem von der Baustelle beherrscht, durch die der nutzbare Raum auf einen Bruchteil der einstigen Fläche eingeschränkt wird.

Ziel dieser Sozialraumanalyse ist es somit herauszuarbeiten, welche planungsrelevanten (Nutzungs-)Anforderungen unterschiedliche AkteurInnen und Nutzende an den veränderten öffentlichen Raum stellen (werden).

Dabei kann das Instrument der Sozialraumanalyse als ein für die Wiener Planungspraxis ‚neuer‘ methodischer Zugang begriffen werden. In diesem Verfahren werden kulturelle, materielle, soziale sowie regulative Dimensionen von Raum analysiert und überschneidend beschrieben.

Aufbauend auf die Ergebnisse der Sozialraumanalyse sollen konkrete Handlungsempfehlungen für die handelnde Verwaltung, den 3. Wiener Gemeindebezirk bzw. die vor Ort tätigen Projektentwickler formuliert werden. Zum einen können dies baulich-planerische Maßnahmen sein, zum anderen werden auch Maßnahmen zur Prozessbegleitung erarbeitet. Ein weiteres Ziel der Studie ist es, Argumente gegen einen übermäßig kommerzialisierten öffentlichen Raum zusammen zu tragen, welche die planende Verwaltung in gesamtstädtischen Zusammenhängen strategisch einsetzen kann.

Ziel dieser Studie ist, eine mögliche Handlungsgrundlage – mit partizipatorischen Ansätzen – für die im Jahr 2010 geplante Neustrukturierung des öffentlichen Raumes rund um Wien-Mitte zu erarbeiten.

3. Herausforderungen und theoretischer Hintergrund: Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum

Zahlreiche Makro-Prozesse sind im Zuge umfangreicher und tiefreichender Umstrukturierungsprozesse auf eine Stadtgesellschaft und deren räumliche Organisation wirksam. Die Globalisierung führt dazu, dass sich Städte einem zunehmenden Wettbewerb um Wachstumspotentiale stellen müssen. Daraus entstehen nicht nur massive Veränderungen der Stadtgesellschaft von einer Industriegesellschaft in eine Dienstleistungsgesellschaft, sondern auch deren Orte der Arbeit und Kommunikation werden obsolet und werden quasi in einer „Zweiten Gründerzeit“ auf die neuen Bedürfnisse hin umgestaltet. Durch ihre neue Funktionalität, unterstrichen durch ein entsprechendes städtebaulich-architektonisches Design, werden die (relativ) obsolet gewordenen Orte den neuen Nutzergruppen in der Regel zugeschlagen oder aber die Orte werden so gestaltet, dass die neuen Nutzergruppen – die ‚creative classes‘ im Sinne von R. Florida gehalten oder neu attrahiert werden.

In Folge der gegenwärtigen Prozesse des gesellschaftlichen Wandels verändern sich neben den sozioökonomischen Aspekten des gesellschaftlichen Aufbaus die Lebensstile, Ziele und Wertvorstellungen sozialer Gruppen als soziokulturelle Kategorien. Diese Prozesse schlagen sich auch in veränderten Mustern der Raumeignung und –nutzung öffentlicher Räume nieder. Hier wird deutlich, dass vor allem jene sozialen Gruppen in einem höheren Grad und in einer intensiveren Ausprägung auf die Nutzung des öffentlichen Raumes angewiesen sind, die durch *Armut* gekennzeichnet sind: etwa Einkommensarmut wegen Erwerbslosigkeit, strukturelle Benachteiligung durch Migrationshintergrund, Bildungsarmut, Obdachlosigkeit, Drogenabhängigkeit und sonstige Krankheiten. Die soziale Ungleichheit wird im öffentlichen Raum bisweilen allein durch die bloße Anwesenheit, häufig aber durch unterschiedlich massive Formen abweichenden Verhaltens spür- und sichtbar und führt in weiterer Folge zu Konflikten zwischen den verschiedenen sozialen Gruppen.

Solche sozial-räumlichen settings finden sich an nahezu allen Bahnhöfen, insbesondere dann, wenn die „Bahnhofsgegend“ durch mangelnde Re-Investitionen Merkmale des ‚filtering down‘ zeigen – hinsichtlich der städtebaulichen und baulichen Qualität, der Pflege des Öffentlichen Raumes und der gewerblichen Nutzung der Erdgeschoßzonen. Mit der Modernisierung der Architekturen und der städtebaulichen Aufwertung des Bahnhofs und seines unmittelbaren Umfeldes gehen durch das Anheben der gewerblichen Mieten und die Gestaltung und Kontrolle des Öffentlichen Raumes unterschiedliche Verdrängungsmechanismen einher („designing out“ sozialer Probleme, die vor Ort sichtbar werden, nicht aber dort ihre Ursachen haben; vgl. Dangschat 2009b, c).

Damit ist die Integration verschiedener Lebensweisen in eine komplexe Stadtgesellschaft und damit auch die traditionelle „Planung für Alle!“ herausgefordert. Für die Situation in „Wien-Mitte“ bedeutet dieses, fünf zentrale Bevölkerungsgruppen ins Auge

zu fassen und auf deren wechselseitige Passgenauigkeit zu achten. Die fünf Gruppen sind:

- Die ÖBB in ihrer Rolle als Verkehrsanbieter – dieser erwartet einen störungsfreien Betrieb seines verkehrlichen Angebotes mit den dazu notwendigen Kerndienstleistungen,
- deren Kunden, die Nutzenden der öffentlichen Verkehrsmittel, die in der Regel als transitorisches Publikum auftreten, aber auch gerade in einer Um-, Aus- und Einstiegssituation „Erledigungen am Wege“ vornehmen wollen, die vor allem dem täglichen Bedarf dienen.
- Die InvestorInnen, EigentümerInnen und die bestehenden und künftigen kommerziellen BetreiberInnen der Einrichtungen, die neben der transitorischen Kundschaft auch auf den unmittelbaren Einzugsbereich⁵ gerichtet ist.
- Die Wohn- und Arbeitsbevölkerung des angrenzenden Grätzels (die auch in ihrer Transitfunktion aufscheinen) zu ihrer kurz- und mittelfristigen Versorgung und
- Menschen, die den Ort als konsumfreien Aufenthaltsort nutzen wollen.

Diese Herausforderung beinhaltet aber auch eine Chance dafür, dass die Integrationsherausforderungen benannt und gruppenübergreifend zu gestaltet werden. Dies erfordert den Einsatz partizipativer Elemente in Planungsprozessen zur Einbindung beteiligter AkteurInnen - aus der Verwaltung, der lokalen Wirtschaft und der AnrainerInnen (aber nicht nur der HauseigentümerInnen, sondern vor allem auch der Menschen, um deren Lebensmittelpunkt es letztendlich geht). In der Wiener Stadtverwaltung und Fachöffentlichkeit werden diese Prozesse und Entwicklungen auch als Herausforderung an die „Integration im öffentlichen Raum“ diskutiert.

Im Rahmen des interdisziplinären Forschungsprojektes „Integration im öffentlichen Raum“, konnte ein wissenschaftlicher Beitrag dazu geleistet werden, dass öffentliche Plätze in Wien so geplant und gestaltet werden können, dass diese Orte einen möglichst großen Beitrag zur Integration unterschiedlicher sozialer Gruppen in der Stadt leisten können (vgl. Breiffuss et al. 2006). Innerhalb dieser Untersuchung wurde ein wissenschaftlicher Forschungsstand zur Thematik öffentlicher Räume erarbeitet, auf den sich auch mit dieser Studie bezogen werden soll.

⁵ Genauer betrachtet unterscheiden sich die Betreiber hinsichtlich ihres Einzugsbereiches deutlich – am größten dürfte der des Kino-Centers sein, welche – insbesondere am Wochenende - KundInnen aus der gesamten Region ansprechen.

4. Methodisches Vorgehen und Operationalisierung

Als grundlegender Ausgangspunkt der Untersuchung wurde eine „Sozialraumanalyse-light“ festgelegt (vgl. Anbot vom 30.08.2009).

Wie bereits oben beschrieben war der Zeitraum der Analyse des öffentlichen Raumes um den Bahnhof „Wien-Mitte“ wegen seiner dominanten Baustellensituation nicht optimal, um ihn einer umfassenden sozialraumbezogenen Analyse zu unterziehen. Dieser Eindruck hat sich dann sehr rasch im Zuge der ExpertInnen-Interviews verstärkt, so dass es notwendig wurde, das methodische Vorgehen zu modifizieren.

Im Folgenden wird das methodische Vorgehen einer Sozialraumanalyse detaillierter vorgestellt. Der „Light-Charakter“ der Untersuchung ergibt sich aus den eingeschränkten Rahmenbedingungen wie Baustellensituation und Auftragsvolumen. Das heißt, dass somit keine tiefscharfen Ergebnisse für die Situation vorher und nachher ermittelt werden konnten.

4.1. Sozialraumanalyse als Vorgehensweise

Ausgangspunkt der Untersuchung war die Anwendung eines Methodensettings der Sozialraumanalyse, um die im öffentlichen Raum präsenten sozialen Gruppen zu ermitteln und zu beschreiben. Die forschungsleitenden Fragen waren: Welche konkreten bzw. planungsrelevanten (Nutzungs-)Anforderungen stellen diese Gruppen an den öffentlichen Raum? Welche Bedarfs- und Konfliktstrukturen lassen sich aus der Nutzung des öffentlichen Raumes ableiten? Auf welche Ausweichräume im Bahnhofsumfeld greifen sie zurück bzw. welche Ausweichräume werden zukünftig gebraucht?

Untersuchungsebenen

Dabei werden im Wesentlichen vier **Untersuchungsebenen** vertiefend analysiert:

Auf der Ebene der **Nutzungsstruktur** wird analysiert wer das Areal nutzen kann (im speziellen den öffentlichen Raum) und welche Ziele und Interessen sie mit ihrer Nutzung verfolgen, sowie in welchen geografischen Bereichen sie aufeinandertreffen. Außerdem wird der Frage nachgegangen, welche Bevölkerungsgruppen von der Nutzung gezielt ausgeschlossen werden und wie diese Ausgrenzung erfolgt. Auf dieser Untersuchungsebene können Aussagen über Intergruppenbeziehungen, Konflikte und Nutzungsarrangements gemacht werden.

Die Untersuchung des bisherigen Planungsprozesses betrifft die Ebene des **lokalen Klimas**. Dabei wird analysiert, wie der Planungsprozess bisher gestaltet und strukturiert war, vor allem dahingehend, welche expliziten und impliziten Aussagen zum öffentlichen Raum getroffen wurden: Wer sind dabei die handelnden und entscheidenden AkteurInnen vor Ort und welche Rolle haben sie inne? Diese Untersuchungsebene erlaubt Aussagen über Planungsprozesse, Planungskulturen, Partizipationspraxis.

Hinsichtlich des **materiellen Erscheinungsbildes** wird vor allem auf die Gestaltung und die Gestalt des gebauten Raumes nicht nur aus der architektonischen Bewertungsperspektive geachtet, sondern vielmehr auch in Hinblick darauf, wie die gebaute Mitwelt von den Menschen vor Ort wahrgenommen und angeeignet wird. Dabei können Aussagen über Wahrnehmung und Aneignung von Orten und Räumen getroffen werden.

Schließlich wird ermittelt, welche **Images** und Bedeutungen verschiedenen Bevölkerungsgruppen mit „Wien Mitte“ assoziieren, bzw. welches Bild über die Medien transportiert wird. Diese Analyse erlaubt Aussagen über Bewertungen und (Be)Deutungen von Orten.

Erhebungsinstrumente

Analog zu diesen vier Untersuchungsebenen werden unterschiedliche **Erhebungsinstrumente** eingesetzt. Die Ergebnisse werden in der Auswertung übergreifend analysiert.

Da ist zunächst die **städtebauliche**, bzw. die **Wohnumfeldanalyse**. Hierbei wurden die Techniken der Vor-Ort-Begehung und ihre Protokollierung (Anfertigung von Handskizzen, Begehungsprotokolle etc.) angewandt, ergänzt um die Auswertung von Planungsunterlagen, um die Überlegungen zum öffentlichen Raum anzuregen und ihnen eine Orientierung zu geben. Darüber hinaus wurde ein Überblick über statistische Kennzahlen sowie Auswertungen verschafft.

Beobachtungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten dienen in Kombination mit den Vor-Ort-Begehungen dazu, das Nutzungsverhalten an Wochen- und Feiertagen abzubilden und um die vor Ort vorhandenen sozialen Gruppen zu identifizieren sowie Nutzungsoptionen und mögliche Konfliktsituationen festzustellen.

Im Rahmen der **Medien- und Diskursanalyse** wurden Berichte aus dem Internet- und aus Printmedien zur Thematik „Image Wien Mitte“ sowie „Baustelle Wien Mitte“ durchgeführt. Des Weiteren wurde Fachliteratur zur Thematik „Rolle von Bahnhöfen für die Gesellschaft“ sowie „Rolle des öffentlichen Raumes bei Bahnhöfen“ und „Ausverkauf des öffentlichen Raumes im Zuge von Bahnhofsumbauten“ gesichtet.

In der zweiten Hälfte des Untersuchungszeitraumes wurden aufgrund der Neujustierung des Projektes weitere und vertiefende **ExpertInneninterviews** durchgeführt. Dabei wurden neun Interviews mit VertreterInnen lokaler Akteure geführt⁶:

- Bezirksvorstehung Landstraße (DI Rudolf Zabrana),
- Projektträger BAReal (Mag. Michael Zöchling),
- MA19 (DI Erich Petruelli),
- MA21A (DI Martin Olechowski),
- ÖBB (Ing. Christian Trummer, Frau Lehrbaum),
- SAM – sozial-sicher-aktiv-mobil (Ewald Amon),

⁶ Die Auswahl der ExpertInnen erfolgte gemeinsam und in Abstimmung mit der Auftraggeberin.

- Architekten Wien-Mitte (DI Harald Lutz),
- Lokale Agenda 21 Landstraße (DI Hans Emrich),
- Gebietsbetreuung Landstraße (Ing. DSA Simone Delivuk und DI Alexander Körszi).

Neben den zukünftig zu erwartenden Anforderungen und Wünschen an den öffentlichen Raum wurde mit den Interviews auch die Situation vor dem Umbau ermittelt. Die Schwerpunkte der Interviews wurden auf das Image des Bahnhofs Wien-Mitte und sein öffentliches Umfeld, auf die Gestaltung und das materiell-physische Erscheinungsbild des Bahnhofes gelegt. Des Weiteren wurde in den Gesprächen auf die Nutzungsstruktur, auf Konflikte und Sicherheit sowie auf Planungsprozesse und das lokale Klima eingegangen. Schließlich wurde auch allgemein die Bedeutung und der Stellenwert des öffentlichen Raumes diskutiert.

Die Themen wurden auch im kleineren Rahmen bei den Ad-hoc-Interviews behandelt. Im Zuge der Begehungen wurden mit acht PassantInnen strukturierte Kurzinterviews mit spot-light-Charakter durchgeführt. Dabei wurde darauf geachtet, bei der Auswahl der InterviewpartnerInnen, die durch die Beobachtung festgestellte „soziale Mischung“ vor Ort zu repräsentieren; insbesondere wurde auch der Genderaspekt – die unterschiedliche Situation und Bedürfnislage von Frauen und Männern – berücksichtigt.

4.2. Operationalisierung

Durchführung von Vor-Ort-Begehungen und Beobachtungen

Insgesamt wurden über ca. 5 Stunden Vor-Ort-Begehungen durchgeführt. Dabei standen die Erfassung des Areals „Wien-Mitte“, seines unmittelbaren Wohnumfeldes sowie die städtebauliche Einbindung im Vordergrund der Erhebung. Weiterhin wurden an drei verschiedenen Tagen Beobachtungen durchgeführt, am Montag, 28. September 2009, zwischen 15 und 18 Uhr, am Freitag der gleichen Woche, den 2. Oktober 2009, zwischen 8:30 und 10:30 Uhr sowie am Mittwoch, den 07. Oktober 2009, zwischen 13:30 und 15:30 Uhr.

Bei den Begehungen wurde ein besonderes Augenmerk auf das gestalterische Erscheinungsbild und den städtebaulichen Kontext der verschiedenen Bereiche des Bahnhofumfeldes und der bauliche Nutzungsanreize gelegt. Zusätzlich wurden die anwesenden Personen beobachtet, wie sie die Angebote des Ortes nutzen und welche Arten und Intensitäten von Konflikten zwischen welchen Gruppen bestehen.

Schließlich wurde auch das Image (Erscheinungsbild) des Areals abgebildet. Erfasst wurden die Eindrücke mittels Fotografien und Beobachtungsprotokollen, die im Zuge der Auswertung analysiert wurden.

Durchführung der Ad-hoc-Gespräche

Für drei weitere Begehungen wurde kein ausführliches Beobachtungsprotokoll geführt. Im Mittelpunkt dieser Erhebungen standen Gespräche mit PassantInnen und Gewerbetreibenden. Dabei wurde versucht, die Struktur der sozialen Gruppen, wie sie sich anhand den Kriterien Geschlecht und Alter offenbarte, in der Auswahl der GesprächspartnerInnen zu reproduzieren. Dabei wurden insgesamt acht Interviews durchgeführt: fünf mit Männern, drei mit Frauen, etwa zwischen 25 und 50, zumindest 2 Personen mit Migrationshintergrund, zwei Personen waren ehemals Arbeitnehmer in der Markthalle.

Die Gespräche haben zumeist mit der Frage nach dem persönlichen Bezug zu Wien-Mitte begonnen. Danach wurde nach der Einschätzung des Bahnhofs und des Neubausprojekts gefragt, nach Positivem und Negativem. Im Anschluss wurde oft noch dezidiert auf die Präsenz von „sozialen Randgruppen“ eingegangen. Schließlich wurden auch Erwartungen und Wünsche an das neue Bahnhofsgebäude erhoben. Oft entwickelten sich die Interviews zu beidseitigen Gesprächen, bei vielen Befragten wurde schnell das Interesse an dem Projekt geweckt und so wurden dezidierte Fragen nach Planung und Zeithorizont gestellt.

Festgehalten wurden die Ergebnisse der Interviews in einem Gesprächsprotokoll.

Durchführung der ExpertInneninterviews

Analog der abgestimmten ExpertInnenliste wurden mit einem halbstandardisierten Interviewleitfaden (siehe Anlage) die Gespräche von Oktober bis Anfang Dezember durchgeführt. Bis auf zwei⁷ wurden alle Interviews mit einem digitalen Tonbandgerät aufgezeichnet, anschließend transkribiert und mittels einer qualitativen Inhaltsanalyse (vgl. Mayring 1988) ausgewertet.

In der Auswertung zeigt sich, dass die ExpertInnen grob in ExpertInnen mit privaten Interessen (BAReal, Architekten Wien-Mitte und ÖBB) und öffentlichen Interessen (Bezirksvorstellung, GB, Lokale Agenda 21, MA 19, MA21A, SAM) unterschieden werden können. Wenn sich das Interessenspektrum innerhalb der Zuordnung ausdifferenziert, so wird es in der Auswertung deutlich gemacht, ansonsten wird analog der groben Einteilung verfahren.

Umgang mit statistischen Grundlagen

Auf Wunsch der Auftraggeberin wurden folgende statistische Daten für den 3. Wiener Gemeindebezirk eingehend untersucht:

- Studie „Kleinräumige Konzentrationsprozesse und Segregationstendenzen in Wien – Trends und Perspektiven der sozialräumlichen Dynamik“ (Giffinger 2007)
- Einwohner pro ha Gebietsfläche (2008)

⁷ die Gespräche mit Herrn Amon von SAM sowie Herrn Olechowski von der MA 21A

- Durchschnittsalter pro Zählgebiet in Jahren (2009)
- Durchschnittsverweildauer pro Zählgebiet in Jahren (2009)
- Anteil der unter 15-Jährigen an der Wohnbevölkerung nach Zählgebieten in Prozent (2008)
- Anteil der über 60-Jährigen an der Wohnbevölkerung nach Zählgebieten in Prozent (2008)
- Anteil der ausländischen Wohnbevölkerung nach Zählgebieten in Prozent (2008)
- Anteil der Einpersonenhaushalte an allen Haushalten nach Altersgruppen je Zählgebiet (2009)
- Arbeitslose in % der erwerbsfähigen Bevölkerung pro Zählgebiet (2009)
- Anzahl der privaten PKW pro 1000 Einwohner je Zählgebiet (2008)
- Anzahl der privaten KFZ pro 1000 Einwohner je Zählgebiet (2008)
- Veränderung der privaten PKW pro 1000 Einwohner 1998 - 2008

In Rückbezug auf die forschungsleitenden Fragen (vgl. Kapitel 1) wird auch in diesem Projekt deutlich, dass die standardisierten Sozialstrukturdaten auf Blockebene zwar die territoriale Verteilung bestimmter sozialer Gruppen erkennbar macht, aber für die Leitfragen lassen sich aus dieser statistischen Grundlage keine Ergebnisse ableiten. Die Verteilung der Wohnbevölkerung allein gibt noch keine Auskunft darüber, inwieweit die Wohnbevölkerung eine Rolle für den öffentlichen Raum „Wien-Mitte“ spielt beziehungsweise in der Frage der Nutzung des öffentlichen Raumes. So lassen sich mit den vorliegenden Daten keine Werthaltungen und Aktionsräume der AnrainerInnen ablesen, die sie im Bezug zum öffentlichen Raum pflegen. Wenn dabei der 3. Bezirk in fünf Teile unterteilt wird (Westen, Norden, Zentrum, Süden und Südosten), ergeben sich zwar grobe Kategorien, aber immer wieder auch heterogene Binnenstrukturen. Aus einer reinen Konzentration demografischer Kategorien lassen sich keine unmittelbaren Ergebnisse – die Funktion des öffentlichen Raumes betreffend – ableiten. Die Angaben bleiben somit auf einer beschreibenden qualitativen Ebene.

Darüber hinaus haben die Untersuchungen ergeben, dass es sich bei „Wien-Mitte“ um einen transitorischen Ort handelt, der zudem eine deutlich über-lokale Funktion hat. Es ist weder die infrastrukturelle Ausstattung vorher erhoben worden, noch ist bislang klar, wie der öffentliche Raum nach dem Umbau aussehen wird. Momentan befindet sich im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs eine allenfalls eingeschränkte Einkaufssituation, was also die PassantInnenströme stark beeinflusst und es noch unwahrscheinlicher macht, Personen aus mittelweiter Entfernung dort anzutreffen.

Insgesamt dient eine Sozialraumanalyse dazu, die Realität zu erfassen, nicht aber über Dinge zu reden, die nicht erfasst werden können. Dieses Defizit wurde daher einvernehmlich mit prospektiven Interviews ergänzt und unterlegt, die mit einer Auswahl von zuvor mit der Auftraggeberin abgestimmten Zahl an MultiplikatorInnen durchgeführt wurden.

5. Ergebnisse und Handlungsspielräume

5.1. Ausgangslage Wien-Mitte

5.1.1. Sozialräumliche Ausgangslage – Typologie Wien-Mitte

Als Sozialraum ist Wien-Mitte durch seine zentrale innerstädtische Lage und seine vielfältigen, sich überlagernden Nutzungen gekennzeichnet. Der Ort wird durch den Bahnhof mit den Schnellbahnstationen der ÖBB und den Stationen der Wiener Linien U3 und U4, die umliegenden Straßenbahn- und Bushaltestellen sowie auch die Direktverbindung zum Flughafen mit dem CAT als überwiegend transitorisch geprägt. Demgegenüber ist der Bezug des Areals zum angrenzenden Misch- und Wohngebiet eher gering. Die Baustelle des Areals hat zudem zu einer deutlichen Einschränkung des breit gefächerten Angebotes geführt und wurde praktisch auf die transitorischen Bedürfnisse des Bahnhofs reduziert. Das Gebiet um den Bahnhof „Wien Mitte“ ist also vornehmlich durch seine überregionale und stadtweite Bedeutung gekennzeichnet, was durch die Baustellen-Situation noch einmal zugespitzt wurde. Was – wie oben bereits erwähnt – die Sozialraumanalyse in ihren Ergebnissen stark geprägt hat.

Im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofes gibt es keine Grünflächen. Zwar liegt der große Stadtpark in unmittelbarer Nähe, doch ist er durch eine massive Straßenbarriere deutlich abgegrenzt.

Die kommerziellen Angebote sind derzeit vor allem im W3 Einkaufszentrum konzentriert, in der neben einigen Gastronomiebetrieben (Wein- und Coffebars, Sushi-Restaurant) die Buchhandlung Thalia und das Kinozentrum der Village Cinemas untergebracht sind. Damit richtet sich dieses Angebot an ein vornehmlich überregionales Publikum.

Vor dem Abriss des Bahnhofsgebäudes war dort neben den üblichen Bahnhofsangeboten, die gegenwärtig in Container ausgelagert sind, ein großer Supermarkt und eine „Markthalle“, in der es überwiegend ein food-Angebot gab von Gewerbetreibenden mit Migrationshintergrund. Inwieweit zu dem damaligen Kundenkreis neben dem Transitpublikum auch BewohnerInnen aus dem unmittelbaren und Wohnumfeld resp. eines mittleren Einzugsbereiches kamen, ist nicht dokumentiert, war zu dem Zeitpunkt der Erhebung auch nicht innerhalb der SRA-light zu klären. Da der unmittelbare Einzugsbereich und die mittlere Erreichbarkeitsdistanz vor allem Haushalte aus eher unterdurchschnittlich positionierten sozialen Lagen betreffen (davon ein hoher Anteil mit serbischem Hintergrund), stellt sich zumindest die Frage, ob deren Versorgung mit Gütern des täglichen und mittelfristigen Bedarfes über die neu zu errichtenden und zu betreibenden Infrastrukturen aufgefangen werden wird.

Dem Bahnhof und seinem Umfeld kommt aufgrund seiner umfangreichen S-Bahn-Verbindungen („Pendlerinnen-Hub“) und der direkten Anbindung an den Flughafen die

Rolle einer „Visitenkarte der Stadt“ zu. Außerdem wird die obere Landstraßer Hauptstraße als „Einfallstor in die Innenstadt“ bezeichnet, darüber hinaus fungiert sie als Öffnung in den 3. Wiener Gemeindebezirk. Hier gibt es neben der optischen Verbindung zum ersten Bezirk auch einen beliebten fußläufigen Weg, der über die Weißkirchnerstraße und ihre Verlängerung in der Wollzeile ins Stadtzentrum führt.

Diese starke und symbolisch aufgeladene transitorische Funktion hat nicht nur bewirkt, endlich den „Schandfleck“ zu entfernen, sondern hat in der Regel in den vergleichbaren Projekten in europäischen Städten dazu geführt, dass diese Orte durch den Umbau besonders stark ökonomisch aufgewertet und städtebaulich-architektonisch gestaltet wurden. Das bedeutet für Wien-Mitte zum einen eine Veränderung des Branchenmixes und damit des Kundenkreises sowie eine stärkere Kontrolle über den Öffentlichen Raum, in der Regel mit der Folge, dass bestimmte soziale Gruppen, die traditionell die Orte der Bahnhöfe besetzten, dort „unerwünscht“ sind und mit unterschiedlich rigiden Mitteln aus diesem Ort verdrängt werden.

Es lastet also ein starker Nutzungsdruck⁸ auf dem Areal, der sich aus seinem hohen Stellenwert als wichtiger Verkehrsknotenpunkt ergibt. Etwa 120.000 Personen nutzen allein den Bahnhof täglich. Auch gibt es bereits jetzt einen hohen Nutzungsdruck als Aufenthalts- und Begegnungsort unterschiedlicher sozialer Gruppen, der sich durch die Freigabe des jetzt von der Baustelle gebundenen Raumes und erweiterten Nutzungsoptionen noch verstärkt werden dürfte. Der wohnungsbezogene Nutzungsdruck ist demgegenüber gering, da es sich bei Wien-Mitte aufgrund der überwiegend überregionalen Bedeutung um keinen öffentlichen Raum mit deutlichem Wohngebietsbezug handelt.

Das Areal besitzt vor Beginn der Baumaßnahmen ein stadtweit schlechtes Image, das auch von Seiten der Verantwortlichen zuerkannt und mitgeprägt wurde. Auch wegen seines Rufes bot sich das Gebiet, insbesondere der ehemalige Busbahnhof, als Aufenthaltsort für „problematische Gruppen“ an. Während der eingerichteten Baustelle kann eine Aufwertung des Mikrostandortes jedoch noch nicht eingeleitet werden.

Auf der anderen Seite gibt es verschiedene Interessensgruppen, denen die Aufwertung des Areals ein gemeinsames Anliegen ist. Dieses manifestiert sich immer wieder, etwa im Bau des Einkaufs- und Kinozentrums W3 im Jahr 2000 oder in der Generalsanierung des Hilton-Hotels im Jahr 2004. Der Bau des neuen Bahnhof-Büro-Einkaufskomplexes gilt bei Vielen als Neuanfang.

Aus der Vielzahl der Nutzungen ergeben sich hohe Integrationsanforderungen an den Raum, in dem sich Personen mit differenzierter Interessenslage und unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen auf unterschiedlichen Ebenen begegnen werden. In diesem Zusammenhang müssen die Interessen auf den privaten und öffentlichen Raum ge-

⁸ Der „Nutzungsdruck“ bezeichnet die Dichte, Vielfalt und Komplexität von unterschiedlichen sozialen Gruppen sowie der sozialen Praktiken am Ort und kann als Indikator für potenzielle Konflikte herangezogen werden.

geneinander abgewogen und ausgehandelt werden. Die Komplexität der Herausforderung wird durch die kompakte Struktur erhöht.

5.2. Planerische Ausgangslage – Das Bauprojekt Wien-Mitte

Der Bahnhof Wien-Mitte liegt im dritten Wiener Gemeindebezirk an der Grenze zur Inneren Stadt. Er gilt, wie bereits erwähnt, als wichtiger Umsteigeknoten Wiens und wird täglich von bis zu 120.000 Reisenden genutzt.

Die alte Bahnhofshalle wurde im Jahr 1962 eröffnet, schon in den 80er Jahren gab es Pläne zur Neugestaltung des Areals. In den 90er Jahren wird der Neubau des Bahnhofsgebäudes ins Auge gefasst und die Architekten Laurids und Manfred Ortner mit der Planung beauftragt. Im Jahr 1993 wird ein Flächenwidmungs- und Bebauungsplan entwickelt, aufgrund der fehlenden Nachfrage nach Büroflächen kommt es jedoch nicht zum Baubeginn. Sechs Jahre später, im Jahr 1999, gibt es einen zweiten Flächenwidmungs- und Bebauungsplan für ein grundsätzlich verändertes Projekt, das mit 136.000m² eineinhalbmal so viel Nutzfläche vorsieht wie die Pläne aus den 80er Jahren. Gegen die vorgesehenen Hochhäuser, vor allem aber gegen die hohe Verdichtung des Areals, hat sich eine Bürgerinitiative gebildet.

Umgesetzt wurde von diesen Plänen lediglich das Hochhaus des Justizzentrums in der Marxergasse, das 2003 fertiggestellt wird. Außerdem wird das Areal im Jahr 2000 durch den Bau des Kino- und Erlebnisentrums W3 an der Stelle des ehemaligen Ausstellungs- und Einkaufszentrum (AEZ) an der Landstraßer Brücke aufgewertet.

Die Pläne für den Umbau der Bahnhofshalle wurden aufgrund des Widerstandes von verschiedenen Seiten jedoch zunächst nicht in die Tat umgesetzt. Im Dezember des Jahres 2001 gibt die UNESCO erstmalig zu bedenken, dass das Projekt innerhalb der Pufferzone um den ersten Bezirk liege und der Bau den Status der Innenstadt als Weltkulturerbe gefährde. Im Jahr 2003 lenken die Investoren und die Stadt Wien ein und bis Oktober 2003 wurde über einen städtebaulichen Wettbewerb ein neues Projekt ermittelt – dabei wurde auf die Vorgaben der UNESCO explizit reagiert. Der Siegerentwurf von Henke & Schreieck wird bis Jänner 2004 ein weiteres Mal im Sinne der Wirtschaftlichkeit modifiziert. Ende des Jahres 2007 erfolgte letzten Endes der Baubeginn, die Fertigstellung ist für das Jahr 2012 geplant.

Das Projekt wird durch die Architekten Ortner&Ortner, sowie Neumann + Steiner umgesetzt. Errichtet wird der Gebäudekomplex durch die Wien Mitte Immobilien GmbH, jeweils zur Hälfte im Eigentum der BAI Bauträger Austria Immobilien GmbH und Unikredit Bank Austria AG.

5.3. Materielle Dimension – Erscheinungsbild

Mittels Stadtbegehungen, Beobachtungen, ExpertInnen- und PassantInnengesprächen sowie der Auswertung von Planungsunterlagen wurde das materielle Erscheinungsbild ermittelt. Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse zielen darauf ab, die Zonierung und Abgrenzung sowie Wahrnehmung und Aneignung des öffentlichen Raumes „Wien-Mitte“ darzustellen.

Zonierung und Abgrenzung des öffentlichen Raumes „Wien-Mitte“

Der Bahnhof und sein Umfeld lassen sich je nach funktionaler Nutzungen oder städtebaulicher Kategorie in verschiedene Bereiche einteilen. Die im Zuge der Begehungen vorgenommene Einteilung ist stark von der Baustelle geprägt, die neue Grenzen zieht, ebenso wie sie neue Transfer- oder Konsumbereiche definiert. So kann der Bereich des CAT-Terminals und das auf der anderen Seite der Marxergasse liegende Justizgebäude als ein eigener Bereich betrachtet werden, der sich durch demonstrierte Exklusivität von der Umgebung abgrenzt. Die Invalidenstraße entlang der alten Markthalle ist nahezu auf die Transitnutzung reduziert, verbindet die CAT-Station mit den Eingängen zu S- und U-Bahn, und weist selbst Stationen des ÖV auf (Straßenbahnlinie O und Buslinie 74A).

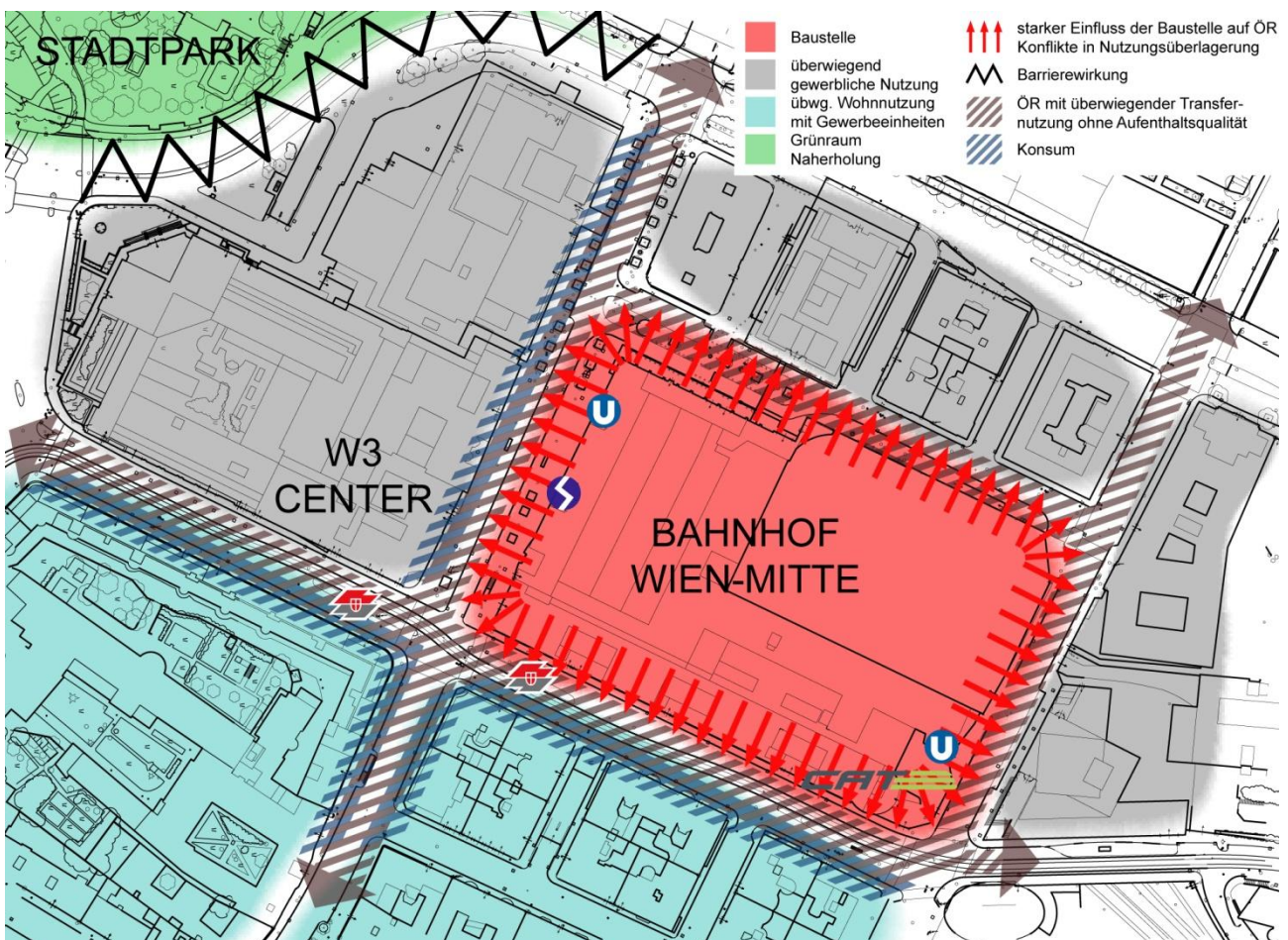


Abb. 1: Zonierung des öffentlichen Raumes Wien-Mitte, Quelle: eigene Darstellung

Der auch in den Interviews immer wieder betonte wichtigste Bereich ist die Verlängerung der Landstraßer Hauptstraße zwischen W3 und den Stationseingängen, die sogenannte Landstraßer Brücke. Dieser Bereich steht ebenfalls stark unter dem Eindruck der Baustelle und dient momentan vor allem einer Transit-Kundschaft. Er wird dominiert von provisorischen Containern, aus denen heraus Fahrkarten, Snacks, Lebensmittel und Blumen verkauft werden. Sie sind vornehmlich in Richtung Bahnhof/ Baustelle ausgerichtet, in deren Rücken die Verbindung zwischen dem Einkaufszentrum W3 und dem Bahnhof einer Art Schleichweg entspricht.

Das W3 Kino- und Erlebniscenter besteht aus einer Filiale der Buchhandlung Thalia und einem Kinokomplex der Village Cinemas Gruppe sowie einigen Kaffehäusern, einem Wettbüro und einem Drogeriemarkt (dm) im Erdgeschoss. Das Zentrum lockt gerade an Wochenenden und Feiertagen viele KundInnen an.

Schon in der näheren Umgebung verliert sich bald der geschäftige Eindruck des Bahnhofareals. Die stadträumlichen Bereiche südlich des Areals sind durch eine überwiegende Wohnnutzung mit vereinzelt Gewerbeeinheiten geprägt. Die Landstraßer Hauptstraße erfüllt als Haupteinkaufsstraße eine zentrale Nahversorgungsfunktion für den 3. Bezirk im Allgemeinen und die unmittelbar angrenzenden Wohnquartiere im Besonderen.

Die Verbindungen zum Stadtpark, der eine wichtige Funktion der Naherholung übernimmt, oder zum Ring und dem 1. Bezirk sind durch die sehr starke Barrierewirkung der Vorderen Zollamtsstraße nahezu abgeschnitten und verlangt von PassantInnen aufwändige, zumindest aber unübersichtliche Wege.

Das Areal des ehemaligen Bahnhofsgebäudes stellt eine Art „Insel“ inmitten von stark befahrenen Verkehrsadern dar, die den Bereich des Einkaufszentrums W3, das Hilton und die Raiffeisenkasse intuitiv mit einschließt. Durch die Baustellensituation lässt sich nur schwer einschätzen, wie der umliegende Bereich zusammen mit dem Gebäude gewirkt hat: Vor allem der Bereich Gigergasse, wie auch die Marxergasse leiden in ihrer Begehbarkeit unter der Baustelle. Der Bereich zwischen Gigergasse und der vorderen Zollamtsstraße ist trotz verkehrsberuhigter Lage weitgehend ungenutzt. Die Invalidenstraße ist zwar stark befahren und führt zudem noch öffentlichen Verkehr, ist aber über die Ampelschaltung passierbar und öffnet das Areal Richtung Landstraßer Hauptstraße.

Wahrnehmungs- und Aneignungsmöglichkeiten des öffentlichen Raumes „Wien-Mitte“

Zunächst nimmt man vor allem das heruntergekommene Erscheinungsbild wahr. Unterbrochen wird das immer wieder von Bereichen hoher Sauberkeit, etwa um das Justizzentrum, den CAT-Terminal oder die Starbucksfiliale; sie schaffen es jedoch nicht, in dieser Eigenschaft auszustrahlen. Auch der Eindruck von Unordnung, Enge und Schmutz wird durch die Baustelle gefördert, tritt aber auch noch in der näheren Umgebung auf. Der Interimbahnhof hat vor allem in den Eingangsbereichen stark provisorischen Charakter, der nicht beschönigt, dass man sich auf einer Großbaustelle be-

findet. Dabei sind Abdeckungen teilweise schon sehr von Schmutz und Abnutzung in Anspruch genommen, darunter leidet ihre Fähigkeit, Baustelle von Nicht-Baustelle zu trennen. Die Eingangsbereiche sowie große Teile der U4-Station sind durch Texte des „Zetteldichters“ Helmut Seethaler „geschmückt“.

Die Baumaßnahmen sind unterirdisch weniger spürbar, im Stationsbereich der U3 kaum wahrzunehmen. Die Station der U4 ist viel stärker betroffen, da sie durch einen provisorischen Stiegenaufgang direkt mit der Baustelle verbunden ist. Die S-Bahnsteige sind sauber und entsprechen im Großen und Ganzen denen anderer Stationen ohne Baustelle. Die Übergangsbereiche sind jedoch besonders problematisch: der Ausgang Richtung Landstraßer Hauptstraße führt durch einen Container, in dem Ticketautomaten ebenso wie Baumaterialien stehen. Auf der anderen Seite führt ein provisorischer Treppenaufgang aus Metall mitten auf die Baustelle, die jedoch mit Zäunen abgeschirmt wird – als problematisch stellt sich dieser Ausgang vor allem auch für KundInnen des CAT heraus, die, wenn sie ihr Gepäck über die Treppen tragen, ein stetiges Scheppern und Klappern auf den Stufen erzeugen.

Es werden kaum aktive Nutzungsanreize gesetzt. Sitzgelegenheiten gibt es nur in konsumpflichtigen Bereichen, d.h. in den Cafés und im Wartebereich der S- und U-Bahnen. Menschen sitzen bisweilen auf Stufen oder Absperrungen aus Beton. So ergibt sich zwischen W3-Eingang und S-Bahn-Abgang ein Raum zum Verweilen und Warten, der jedoch für einen längeren Aufenthalt nicht in Anspruch genommen werden kann.

Fehlende Investitionen haben schon in den letzten Jahrzehnten das Areal einem ständigen Verfall preisgegeben. Auch lokale Investoren wären mit Anschaffungen und Sanierungen zurückhalten, weil eine Großinvestition wie der Neubau des Bahnhofes schon seit längerer Zeit absehbar war. Durch den hohen Nutzungsdruck als Verkehrsknotenpunkt bleibt das Gebiet aber auch in seinem heruntergekommenen Zustand stark genutzt. Heute finden sich auch kaum architektonisch ansprechende Elemente.

5.4. Dimension der Nutzungsstruktur

Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse zielen darauf ab, die soziale Struktur, die Intergruppenbeziehungen sowie die Nutzungsarrangements und -konflikte darzustellen.

Zum einen sind die Ergebnisse aus der Analyse der Vor-Ort-Begehungen und Beobachtungen, zum anderen aus den ExpertInnengesprächen – in einer Rekonstruktion der Situation vor dem Umbau – abgeleitet.

Baustelle mit Gleisanschluss

An den Beobachtungstagen war das Wetter warm, sodass die Rahmenbedingungen zumindest wetterbedingt so gewesen sind, dass der öffentliche Raum für einen längeren Aufenthalt genutzt werden konnte.

An den Wochentagen sind viele Menschen unterwegs, die meisten nutzen die Transferangebote des Ortes. Viele der Personen sind offensichtlich Reisende und steigen vom CAT in die Verkehrsmittel der Wiener Linien um. Auf der Landstraßer Brücke wird in den Containern eingekauft, immer wieder bilden sich längere Schlangen vor dem Vorverkauf der Wiener Linien. Einige Leute warten an der Oberfläche, teilweise auf andere Personen, teilweise auf die S-Bahn, viele davon rauchen. Der Eingangsbereich des W3s wird immer wieder als Treffpunkt vor allem von Jugendlichen genutzt, die sich offensichtlich davor verabreden und beim Eintreffen aller relevanten Personen den Standort (Richtung W3 oder S- und U-Bahn) verlassen.

Die Menschen im öffentlichen Raum sind insgesamt nach äußeren Kennzeichen sehr unterschiedlich: sowohl vom Alter her, aber auch die Durchmischung von MigrantInnen und Nicht-MigrantInnen ist hoch. Es sind viele Mütter mit Kindern im Bereich des W3, auffällig ist zudem die hohe Anzahl von Reisenden mit Gepäck, was vor allem aus der Flughafenverbindung resp. der Nähe zum Hilton-Hotel erklärlich ist; kaum jemand hält sich jedoch länger auf. Lediglich in den gastronomischen Einrichtungen (Imbissstände, Café im W3) sind längere Aufenthaltsdauern zu verzeichnen, die auf eine konsumbedingte Verweildauer schließen.

Im gesamten Beobachtungszeitraum sind soziale Gruppen die nicht nach sozialen Normen akzeptiert sind gar nicht bis wenig auffällig. Es können insgesamt keine Obdachlosen oder Unterstandslose ausgemacht werden, die den öffentlichen Raum „Wien-Mitte“ regelmäßig frequentieren. Im weiteren Umfeld zu „Wien-Mitte“ wurde ein Obdachloser (Alter: 40 bis 50) wahrgenommen, der sich auf der Bank vor der Billa-Filliale in der Unteren Viaduktgasse 4 eingerichtet hat.

Im Transferbereich zwischen S-Bahn und U-Bahn kniet hin- und wieder eine Bettlerin und singt. An den Ausgängen der U-Bahn stehen zu den arbeitsbedingten Stoßzeiten Augustinverkäufer. Insgesamt lösen all diese Personen bei den vorbeilenden PassantInnen kaum Reaktionen aus: weder Verwirrung, eingehendes oder abweisendes Verhalten. Insgesamt kann nur eine Situation beobachtet werden, die sich im Aufeinandertreffen von sozialen Gruppen als konflikthaft beschreiben lässt.⁹

Insgesamt haben die Beobachtungen gezeigt, dass im öffentlichen Bild jene Personen dominieren, die „Wien-Mitte“ als Verkehrsknotenpunkt nutzen. Dabei liegt im Zentrum des Interesses ein schneller und reibungsloser Transfer von einem Ort zum anderen.¹⁰

⁹ Eine junge Frau bittet im Bahnhofsumfeld die PassantInnen um Geld. Da sie sich in einem verzweiferten Gemütszustand befindet, irritiert sie die Menschen in ihrer Umgebung, die wiederum mit offener Ablehnung darauf reagieren.

¹⁰ Vor allem wurden in den Ad-hoc-Gesprächen die Nutzung der S-Bahn, bzw. der U-Bahn betont. Das ist momentan für viele der Befragten die wichtigste Nutzungsoption, bzw. der Grund, warum sie überhaupt in Wien-Mitte anzutreffen waren. Mit der Baustelle sind sie bereit, sich zu arrangieren, jedoch unter der Bedingung, dass die Zeiten der jeweiligen Linien eingehalten werden können. Das wird auch oft als der wichtigste Aspekt in Zukunft genannt: Wie wird die Gestaltung der S-Bahnbereiche aussehen und ähnliche Fragen bleiben beim derzeitigen Informationsstand der Leute unbeantwortet.

Die aufgrund der Baustellensituation eingeschränkte Qualität des Ortes führt dazu, dass der öffentliche Raum nicht für einen längeren Aufenthalt genutzt wird. Zum anderen machen die Beobachtungen aber ebenso deutlich, dass das Aufeinandertreffen unterschiedlicher sozialer Gruppen reibungslos verläuft. Ein Eindruck, der sich auch mit den ExpertInnengesprächen belegen lässt. So werden ‚problematische‘ Gruppen als akzeptiert beschrieben, auch wenn ihr äußeres Erscheinungsbild und ihre bloße Präsenz immer wieder Anlass der Erregung ist.

Nutzungsstruktur und Nutzungskonflikte aus Perspektive der ExpertInnen

Da über die Beobachtungen und den Gesprächen vor Ort nicht ermittelt werden konnte, wer die ‚problematischen‘ sozialen Gruppen sind bzw. welche Nutzungskonflikte sich in Wien-Mitte darstellen, wurde in den ExpertInnengesprächen versucht, die Situation vor dem Umbau in Erinnerung zu rufen, denn es war davon auszugehen, dass der Großteil der beteiligten AkteurInnen Wien-Mitte in seiner Struktur schon vor dem Umbau kannte.

In den Interviews wird deutlich, dass sich vor Beginn der Baumaßnahmen vor allem am Busbahnhof eine Gruppe von Obdachlosen/Alkoholabhängigen aufhielt. Nach der Absperrung desselben finden sich sowohl vereinzelt als auch Gruppen von Punks, Obdachlosen und/oder Drogensüchtigen am Bahnhofsgelände, insbesondere in den Zu- und Abgängen von S-Bahn und U-Bahn. Ein Eindruck, der mit den Beobachtungen nicht bestätigt werden konnte.

Diese ‚problematischen‘ Gruppen werden von den ExpertInnen selbst sowie von den anderen Menschen (ExpertInnen als MultiplikatorInnen) als toleriert beschrieben. Die beschriebenen Konfliktlinien ergeben sich aus der offensichtlichen Präsenz und aus der Bewertung und Stigmatisierung dieser Gruppen. Zudem wird ihr Aufenthalt oft als ein Sicherheitsrisiko beschrieben („blockieren Fluchtwege“, „drüberstolpern“) oder gemeint, dass vor allem der Handel unter ihrer Gegenwart leide, da Kaufreize gemindert werden.

Auch in den Vor-Ort-Gesprächen wurde die Präsenz von Obdachlosen oder anderen als problematisch eingestuften Gruppen nicht direkt problematisiert, prinzipiell auch nicht als Bedrohung wahrgenommen. Gegenüber der Situation von Obdachlosen lässt sich eine hohe Toleranzbereitschaft ermitteln. Gut die Hälfte der Befragten sind sich dessen bewusst, dass die Obdachlosen „irgendwo ja sein müssen“ – die Obdachlosigkeit selbst sei natürlich ein Problem für die Betroffenen, konstatieren die Befragten.

Offene oder auch gefährliche Konfliktsituationen, die sich durch das Aufeinandertreffen der als „problematisch“ beschriebenen Gruppen sowie den nach sozialen Normen akzeptierten Gruppen ergeben, konnten im Rahmen der Interviews nicht beschrieben werden.

Im Gespräch mit SAM wird deutlich, dass die von den interviewten ExpertInnen sowie die in den Vor-Ort-Gesprächen angesprochene Gruppe der Obdachlosen mittlerweile wohnungsversorgt sind.

Die Baustellensituation hat die Nutzungsoptionen stark eingeschränkt und hatte Verdrängungsmechanismen zur Folge. Auch aktuell ist die Baustelle selbst für viele Personen die stärkste Irritationsquelle, die aber vornehmlich als temporäres „notwendiges Übel“ akzeptiert wird. Oft im Sinne der transitorischen Nutzung wird in den Ad-hoc-Gesprächen die Möglichkeit des Konsums genannt. Während des Aufenthalts in Wien-Mitte hatte man früher die Möglichkeit, im Supermarkt oder auch in der Markthalle einkaufen zu gehen. Auch hier gibt es Ungewissheit und ein Informationsbedürfnis, ob und wie das in Zukunft noch möglich sein wird.

Hinsichtlich der Markthalle herrscht die größte Ungewissheit, wie und ob nach den Umbauarbeiten für diese Institution Ersatz geschaffen werden wird – sowohl von den ehemaligen Händlern der Markthalle, als auch von Seiten der Konsumenten.

5.5. Dimension der Wahrnehmung Wien-Mittes – Image

Die Dimensionen des Images Wien-Mittes wurden in Gesprächen mit den ExpertInnen sowie in den Ad-hoc-Gesprächen vor Ort ermittelt. Darüber hinaus wurde eine kurze Medienanalyse durchgeführt, um herauszuarbeiten, welches Bild zu „Wien-Mitte“ über den Medien vermittelt wird.

Der Einstieg in die Gespräche wurde über die Methode eines ‚wordraps‘ gewählt. Die InterviewpartnerInnen sollen mit fünf Begriffen „Wien-Mitte“ beschreiben. Anhand dessen kann abgebildet werden, welche Bilder und Eindrücke zu Wien-Mitte als erstes und mit besonderer Bedeutung in den Sinn kommen.

In den Einzelnennungen werden vor allem folgende Begriffe genannt:

- Verkehrsknoten,
- Einfallstor zur Innenstadt,
- Baustellenchaos,
- Schwierige planerische Situation, Verantwortung,
- Reges großstädtisches Treiben,
- Kulturerbe, UNESCO,
- Intransparenz (bezogen auf den Planungsprozess) und
- Sichtbares soziales Gefälle.

Es wird deutlich, dass alle ExpertInnen hinsichtlich Planungen und Nutzung des Areals im derzeitigen Zustand vor allem an die Funktion Wien-Mittes als Verkehrsknotenpunkt und die daraus abgeleiteten Herausforderungen denken. Es bildet sich aber auch die lebhafte Diskussion um den Status des Weltkulturerbes des 1. Bezirkes darin ab. Deutlich zeigt sich, dass die ExpertInnen, die nicht direkt in den Planungsprozess involviert sind, eine kritische Haltung zur Gestaltung des Prozesses als solches beziehen. Alle ExpertInnen kommen von allein auf die zuweilen „problematische“ Sozialstruktur des Ortes zu sprechen.

Wie bereits erwähnt, besitzt das Areal vor Beginn der Baumaßnahmen stadtweit ein eher schlechtes Image, das auch von Seiten der Verantwortlichen zuerkannt und mitgeprägt wurde. So verband etwa der Bürgermeister von Wien Michael Häupl den ehemaligen Bahnhof mit dem Begriff „Ratzenstadl“¹¹ – ein Zitat auf das in den Interviews immer wieder Bezug genommen wird. Politiker bezeichneten das Gebäude aber auch immer wieder als „Schandfleck“ oder „Sauhaufen“. Gespräche über den „unzumutbaren“ Zustand des Areals vor Baubeginn nehmen in den Interviews einen erheblichen Raum ein und verdeutlichen eine Form der Erleichterung über die eingesetzten Veränderungen, selbst wenn die Planungen kritisch und different betrachtet werden.

Auch in den Eindrücken, die in den Spotlight-Interviews ausgedrückt wurden, kommt heraus, wie froh viele Befragte über die eingesetzten Baumaßnahmen sind. Der ehemalige Bahnhof wird oft als „heruntergekommen“, „schmutzig“ und „unhygienisch“ bezeichnet. Er „war kein Ruhmesblatt“ für den Bezirk, erinnerte an „Ostblock“. Auch der „muffige Geruch“ und dass es „gestunken“ habe, wird genannt.

Das größere Umfeld um Wien-Mitte wird insbesondere von jenen Personen, die in der Gegend wohnen bzw. gewohnt haben, positiv beurteilt.

Dieser Eindruck aus den Interviews wird im Rahmen einer kurzen Medienanalyse bestätigt. So konnte in einem kurzen Screening aller relevanten Tageszeitungen¹² der vergangenen 10 Jahre festgestellt werden, dass sich die Berichterstattung zu Wien-Mitte vor allem auf die Neubauplanungen konzentrieren. In Zuge dessen wird in allen Artikeln auf den architektonischen „Zustand“ Wien-Mittes hingewiesen. Auffällig ist auch, dass sich die Berichterstattung vor allem auf das Jahr 2003 konzentriert, denn am 26. März 2003 wurde in einer Sondersitzung des Wiener Gemeinderatsausschusses für Stadtentwicklung und Verkehr die Neugestaltung des Bahnhofsgebäudes beschlossen, das vor allem hinsichtlich der Gebäudehöhen den Vorgaben der UNESCO entsprechen sollte. Die Diskussion über die Verträglichkeit des im Dezember 2001 verliehenen Status eines Weltkulturerbes der Wiener Innenstadt betraf in der Berichterstattung in erster Linie die Gebäudehöhen.

Die mediale Berichterstattung konzentriert sich weitgehend auf die Architekturvorstellungen, die Planungen sowie den Planungsprozess. Dabei wird deutlich, dass in Architektur sowohl in architektonischer als auch sozialräumlicher Sicht eine Art „Geburts-helfer“ gesehen wird. Es werden in diesem Zusammenhang jedoch keine Aussagen dazu getroffen, welche Bedeutung der Ort für die nutzende Öffentlichkeit hat bzw. welche Rolle dabei öffentlicher Raum spielen sollte. Dies spiegelt in erster Linie auch die damalige und auch noch gegenwärtige politische Diskussion zu diesem Thema ab, in dem der öffentliche Raum lediglich die Funktion eines „Restraumes“ erfüllt, der durch die Raumkanten der Architektur übrig bleibt.

¹¹ Gelesen in der Kronenzeitung, Ausgabe vom 27. März 2003

¹² Untersucht wurden die Printausgaben der Tageszeitungen Kurier, Krone, Der Standard, Die Presse und die Wiener Zeitung; es wurde jeweils die Wiener Ausgabe analysiert.

5.6. Dimension des lokalen Klimas – Planungsprozess, Planungskultur, Planungspraxis zum öffentlichen Raum

Planungsprozess

Anhand der Auswertung der ExpertInneninterviews wird deutlich, dass es bisher kein zwischen den beteiligten AkteurInnen abgestimmtes Konzept zur Nutzung und Gestaltungsstruktur des öffentlichen Raumes gibt. Die Verantwortlichkeit für den öffentlichen Raum ist durch die Stadt Wien zwar formal geregelt, aber aufgrund fehlender inhaltlicher Übereinstimmung sind die entscheidenden Schritte bislang nicht gesetzt worden. Im Zuge der Bearbeitung wird aber deutlich, dass die Bemühungen um die Konzeption des öffentlichen Raumes „Wien-Mitte“ vorangetrieben werden.

Die in den Interviews formulierten inhaltlichen Zielsetzungen für den öffentlichen Raum unterscheiden sich zuweilen stark voneinander und spiegeln das Spannungsverhältnis privater und öffentlicher Interessen wider. Private Interessen stehen verstärkt im Vordergrund, die Erwartungshaltungen sind in erster Linie durch Verwertungs Vorstellungen geprägt. (vgl. Abschnitt 5.5)

Aus den ExpertInnengesprächen wird ersichtlich, dass die Planungen für den öffentlichen Raum bisher im gesamten Planungsprozess nicht vertiefend berücksichtigt worden sind. Problematisch sei dabei die Tatsache, dass mit dem Beginn des Bauvorhabens gebaute Tatsachen geschaffen werden, in die sich die Überlegungen zur Konzeptionierung des öffentlichen Raumes einzuordnen haben. Somit wird dem öffentlichen Raum die Rolle als eine Art „Restraum“ zugesprochen.

Jedoch spiegeln die jüngsten Publikationen und Äußerungen der planenden Verwaltung eine andere Planungskultur wider, in der der öffentliche Raum nicht als verbleibende Restkategorie, sondern als integrativer Bestandteil gesehen wird. Nachdem sich nun die Gestaltung des öffentlichen Raumes Wien-Mitte unmittelbar „in der pipeline“ befindet, ergibt sich die gute Gelegenheit, hier ein weiteres „Pilot-Projekt“ zu etablieren, in dem die strategischen Forderungen in die Praxis umgesetzt werden.

Planungskultur

Überdies konnte mit den Interviews ermittelt werden, dass jene AkteurInnen, die nicht direkt in den Prozess involviert waren, über einen geringen Informationsstand sowohl zum gesamten Projekt, als auch zur Konzeptionierung des öffentlichen Raumes auf dem Areal Wien-Mitte verfügen. Zu dem Kreis der allenfalls selektiv Informierten gehören insbesondere die VertreterInnen der SAM, der Gebietsbetreuung, der Lokalen Agenda 21, AnrainerInnen sowie lokale Gewerbetreibende. Es wird deutlich, dass es keine direkte Anhörung bzw. Beteiligung eben dieser bezirksrelevanten AkteurInnen gab. Der Grad des Informationsstandes jener AkteurInnen bezieht sich im besten Fall

auf jene Inhalte, die auch über die Presse vermittelt wurden oder aber die AkteurInnen konnten sich im Einzelfall über entsprechende Informationen selbst besorgen.¹³

Die Interviews ergaben, dass es bei den befragten Personen zu unterschiedlichen Informationsbeständen kommt. Deutlich wird der Unterschied bei den lokalen Gewerbetreibenden sichtbar, da einige davon ausgehen, dass sie nach dem Umbau in die „Markthalle“ zurück kehren können, obwohl dies die Planungen laut Unterlagen und Gesprächen es eine solche Markthalle nicht mehr geben wird.

Einen großen Informationsmangel zum Projekt kritisiert auch die Lokale Agenda Gruppe „Wien-Mitte“, denen es während ihrer Arbeit nicht gelungen sei, eine konstruktive Gesprächsbasis herzustellen. „Beim Großprojekt Wien-Mitte sind nur die Bürgerinnen und Bürger an Bürgerbeteiligung interessiert.“ (vgl. vorläufiger Abschlussbericht der Agendagruppe Wien-Mitte 2008, S. 1)

Die Informations- und Öffentlichkeitsarbeit wurde bisher den Investoren überlassen, die interessensgeleitet und daher nicht neutral agieren. Darüber hinausführende Zuständigkeiten für eine gezielte Informations- und Öffentlichkeitsarbeit (auch auf städtischer Seite) sind nicht eindeutig geregelt. Damit gibt es bislang keine Institution, die explizit das „öffentliche Interesse“ vertritt. Es gibt damit bisher keine aktive Partizipationsstrategie für das Planungsprojekt „öffentlicher Raum“, d.h. es besteht in Wien-Mitte noch kein in Summe kooperativer Planungsprozess.

Planungsverständnis

Entsprechend der Sichtweise auf die Szenen, welche als „problematisch“ angesehen werden und europaweit an allen Bahnhöfen zu finden sind (resp. bis zu deren Umbau zu finden waren) wird (ausschließlich) kontrollierenden und ordnungspolitischen Strategien eine hohe Bedeutung beigemessen, die durch planerische Maßnahmen wie Heligkeit, Übersichtlichkeit und Sauberkeit des Neubaus und des öffentlichen Umfeldes sowie ein modernes Design unterstützt wird. Diese Strategien werden auch als ‚designing out‘ sozialer Probleme bezeichnet (vgl. Dangschat 2009b, 2009c).¹⁴

Die „Planung für Alle“ beschränkt sich damit auf die zukünftigen KundInnen, vermutlich eine kaufkräftige Mittelschicht, vom Einkaufszentrum und öffentlichem Personennahverkehr. Die Präsenz von problematischen Gruppen im öffentlichen Raum um den Bahnhof ist damit nicht erwünscht.

¹³ Sehr deutlich wird es anhand des Beispiels der Lokalen Agenda Gruppe „Wien-Mitte“, wo der „intellektuelle Kopf“ der Gruppe, Herr Dr. Helmut Hoffman, trotz oder gegen alle Widerstände über das Gesamtvorhaben bestens informiert war und sich bemühte, ein kooperatives Verfahren herzustellen. Nach mehr als zwei Jahren Tätigkeit wurde die Arbeit der Gruppe im Juni 2008 jedoch eingestellt.

¹⁴ Diese Herausforderung ist insbesondere für Wien relevant, weil hier neben der Opernpassage am Karlsplatz innerhalb eines engen Zeitrahmens zusätzlich vier ÖBB-Bahnhöfe umgebaut wurden und werden, die jeweils über offene, sozial sehr dichte Szenen von KonsumentInnen legaler und illegaler Drogen gekennzeichnet waren resp. sind. Im Zuge der Umbauten war öffentlich nie die Rede davon, wer künftig die Verantwortung und Vorsorge dafür trifft, dass diesen Szenen angemessene neue Räume zur Verfügung gestellt werden.

5.7. Erwartungen an den öffentlichen Raum

Überlegungen zur Gestaltung des öffentlichen Raumes beziehen sich vor allem auf die Eigenschaften des Areals als „Einfallstor“ zur Innenstadt und als wichtiger Transitknotenpunkt mit Aufenthaltsqualitäten für die AnrainerInnen des 3. Bezirks. Dabei beziehen sich die Überlegungen in erster Linie auf den Bereich der Landstraßer Brücke, an der der Eingangsbereich von Bahnhof und zukünftigem Einkaufszentrum liegt. Weniger Überlegungen werden über die Gestaltung der Bereiche Gigergasse (Anrainerbereich) oder Marxergasse (Hintereingang des Einkaufszentrums) formuliert. Diese Bereiche spielen in den Wahrnehmungen der interviewten ExpertInnen eine untergeordnete Rolle. Die Invalidenstraße wird vor allem in ihrer Eigenschaft als Verkehrsstraße (öffentlicher Verkehr, Parkplatzausfahrt) betrachtet.

Als wesentliche Konfliktlinie stellte sich vor allem das Spannungsverhältnis zwischen dem bahnhofbezogenen privaten und dem öffentlichen städtischen Raum heraus, weil die InvestorInnen den Bereich vor ihrem Gebäude – also den städtischen öffentlichen Raum – in ihren Verwertungszusammenhang einbeziehen.

Private Interessen fließen in die Gestaltung des öffentlichen Raumes mit ein:

- Kundenorientiertheit bedeutet ausgehend vom öffentlichen Raum auch die Existenz von Leitsystemen in die Transit- und Konsumbereiche hinein.
- Hohen Stellenwert besitzen die Barrierefreiheit und die Zugänglichkeit der Gebäude und des ÖPNVs.
- Es wird auch Wert auf fließende Übergänge in der Gestaltung zwischen öffentlichem und kommerziellem Raum gelegt.
- Zudem soll die Verweilqualität und -dauer bspw. in Form von Schanigärten gesteigert werden.

Auch wenn in den Überlegungen ein hoher Stellenwert auf die oben genannten Punkte gelegt wird, wird dennoch deutlich in „Gruppen, die die avisierte Nutzung ‚schätzen‘, und „problematischen und nicht erwünschten Gruppen“ differenziert.

Demgegenüber stehen die öffentlichen Interessen, die in erster Linie eine nicht-kommerzielle Nutzung des öffentlichen Raumes präferieren:

- Dabei soll die Nutzung auf die tragenden Eigenschaften des Neubaus abgestimmt werden.
- Die Gestaltung dieses Abschnitts muss insbesondere die Idee der Großzügigkeit, wie auch die der Verweilattraktivität mittragen.
- Auch wenn die nicht-kommerzielle Nutzung dezidiert gewünscht wird, so soll der Bereich dennoch nicht zum längerfristigen Niederlassen einladen.

In seinen nicht-kommerziellen Nutzungsoptionen fällt dem öffentlichen Raum v.a. die Aufgabe zu, zur Kommunikation einzuladen. Diese Erwartung wird von der Vorstellung getragen, dass die freie und zwanglose Kommunikation zwischen VertreterInnen verschiedener sozialer Gruppen den Abbau von Konfliktpotential fördere.

Mehrfach wurde auch erwähnt, einen „Sozialraum“ (für problematische Gruppen) bereitzustellen bzw. anzubieten (z.B. durch die Investoren) als alternatives bzw. zusätzliches Angebot zum öffentlichen Raum.

Darüber hinaus wurde vor allem von den AkteurInnen der LA 21 sowie der GB die Idee geäußert, zukünftige Nutzende, AnrainerInnen in den Gestaltungsprozess über kooperative und partizipatorische Verfahren miteinzubinden.

Auch wenn bisher wenig bis keine partizipatorischen Ansätze innerhalb des Verfahrens zum Tragen gekommen sind, so sprechen sich alle interviewten ExpertInnen dafür aus, sich in einem zukünftigen Beteiligungsverfahren aktiv zu beteiligen.

Hinsichtlich zu erwartender Nutzungs- und Gestaltungskonflikte nach dem Umbau entwickeln die ExpertInnen in den Interviews – je nach Interessenslage der jeweiligen Akteure – mögliche Konfliktlinien betreffend verschiedene Szenarien. Ein zentrales Thema ist auch hier die mögliche Überpräsenz von sozialen Randgruppen nach dem Umbau. Aus Sicht der InvestorInnen und der handelnden Verwaltung soll darauf mit Helligkeit, Übersichtlichkeit und Kontrollierbarkeit, wie auf Sauberkeit und Putzbarkeit in der Gestaltung des öffentlichen Raumes reagiert werden, um einen vermehrten Aufenthalt „problematischer“ Gruppen zu erschweren.

Des Weiteren wird die Möglichkeit gesehen, dass das Projekt in seiner architektonischen Gesamtwirkung auf den Bezirk von der Fachöffentlichkeit sowie von den zukünftigen Nutzenden falsch eingeschätzt wird.

Dass die privaten und öffentlichen Interessen derzeit in einem Spannungsverhältnis zueinander stehen, ist den beteiligten AkteurInnen bereits bewusst. Schließlich wird schon im Planungsprozess die Konfliktlinie zwischen öffentlichen und privaten Interessen sichtbar. An ihr stehen etwa die, die Kommerzialisierung des öffentlichen Raumes befürchten jenen gegenüber, die sich um die Unwirtschaftlichkeit des Projekts sorgen.

5.8. Zusammenfassung - Fachliches Resümee

Der 3. Wiener Gemeindebezirk Landstraße gehört zu denen mit der heterogensten Bevölkerung in Wien. Die Ursachen hierfür liegen einerseits in der unterschiedlichen Bausubstanz mit großbürgerlichen Wohnungen im Westen, benachbart zum Unteren und Oberen Belvédère („Botschaftsviertel“), gutbürgerlicher Bausubstanz in den Blöcken entlang der Landstraßer Hauptstraße und anderer Hauptstraßen, Arbeiterwohnungen der Gründerzeit, Gemeindewohnungsbau der 1950er und 1960er Jahre am Donaukanal und dem Zubringer zur Autobahn, Wohnsiedlungen der 1970er Jahre im Süden und diversen Baulückenfüllungen. Wesentlich ist auch die im Hochbau geführte Bahntrasse der S-Bahn, die insbesondere den nördlichen Teil prägt. Schließlich gibt es eine repräsentative Bausubstanz, die den Übergang zum 1. Bezirk bildet – hier spielt das Wohnen gegenüber den Arbeitsstätten eine deutlich geringere Rolle.

Weiter wirkt sich der Bahnhof, einer der wichtigsten Umsteigestellen vom suburbanen Regionalverkehr und dem Flughafen in das dichte städtische Netz der Wiener Linien dahingehend aus, dass er eine Zentralitätsfunktion ausübt (Hotel, Kino- und Gastronomie-Center, Lebensmittel-Märkte). Die hohen Frequenzen der Pendler, Touristen vermischen mit den WienerInnen anderer Bezirke und den Bewohnern selbst.

Solche Orte hatten auch anderswo in Europa ihren Höhepunkt in den 1960er und 1970er Jahren und haben seither ein ökonomisches und soziales ‚downgrading‘ erfahren. Die untere Mittelschicht verließ die ehemaligen Arbeiterwohnungen in die neuen Großsiedlungen wegen der höheren sanitärtechnischen Standards und des guten Images dieser Moderne und des Gemeindewohnungsbaus. In die leerstehenden Wohnungen zogen „Gastarbeiter“, die selbst von sich glaubten, sie kämen zu arbeiten und Geld sparen um dann nach vielleicht fünf Jahren in die Heimat zurückzukehren. Heute weiß man, dass sie ihre Heimat in ihren Quartieren gefunden haben – im 3. Bezirk sind es vor allem die Serben und die Türken – sie bilden eigenethnische Infrastrukturen – je länger diese ethnischen Dörfer bestehen um so stärker werden Lebensmittel-Einzelhandel und Gastronomie durch Dienstleistungen (Reisebüros, Banken, Rechtsberatung, Autohandel, Telefon und Internetcafés, Bestattungsunternehmen), kulturelle und religiöse Einrichtungen ergänzt. Die Zuwanderungsgruppen aus Süd- und Südwesteuropa prägen in viel stärkerem Maße durch ihre Präsenz den Öffentlichen Raum als es dem Anteil an der Wohnbevölkerung entspricht („visibility“) – allesamt Faktoren, die als weiteres downgrading wahrgenommen werden und von manchen Gruppen der autochthonen Gesellschaft als Anlass zum Fortzug genommen wird.

Die Folge sind ein weiterer ‚economic decay‘, weil Investitionen in den Gebäudebestand unterbleiben. Daraus entsteht der sog. ‚rent gap‘, das Missverhältnis aus erzielter Rendite gegenüber dem Renditepotenzial, das dem Lagewert entspricht. Das ist die Zeit der Pioniere, junge, unkomplizierte und ein wenig anti-bürgerliche Gruppen suchen und finden preisgünstigen Wohnraum und beginnen, die Infrastruktur auf ihre Bedürfnisse zuzuspitzen (ähnliche Prozesse haben im 16. und 2. Bezirk stattgefunden).

Diese Räume haben im städtischen Kontext die Funktion von transitorischen Räumen („zone in transition“), sie sind ein wichtiger Ort der Integration unterschiedlicher Nationen, Kulturen und Lebensstile im alltäglichen Neben- und Miteinander. Die notwendige Integrationsarbeit wird wenig geschätzt, weder von den sonstigen WienerInnen (solche Quartiere werden in der Regel von 80% - 90% der sonstigen Stadtbewohner als potentiell eigener Wohnstandort abgelehnt), noch von den Investoren und auch die Kommunalpolitik und Stadtplanung sehen in solchen Orten im fortgeschrittenen Stadium eher einen „Schandfleck“. In solchen Situationen des Verharrens wird die schwierig einzuschätzende Szene von abhängenden Jugendlichen, Jungerwachsenen und mittelalten Menschen, überwiegend Männer, die sich entlang der bahnhofsbedingten Transitwege aufhalten, legale und illegale Drogen konsumieren, starke Netzwerke ausbilden, häufig als Sündenböcke wahrgenommen. Sie sind in der Regel arbeitslos und überwiegend krank und bieten dem Umfeld Anlass nach Sauberkeit und Ordnung zu rufen. Wie die ExpertInnen-Interviews deutlich zum Ausdruck bringen, wollen insbesondere die Investoren diese Szene „weg“ haben (Aus den Augen, aus dem Sinn) – durch entsprechende Architektur und Kontrolle des Öffentlichen Raumes durch polizeiliche Ordnungsmaßnahmen und technologische Einrichtungen, was häufig die Begehrlichkeiten zur Privatisierung des öffentlichen Raumes nach sich zieht (beispielsweise über ‚business improvement districts‘ – BID).

Der „gordische Knoten“ des sozialen und ökonomischen downgrading wird dann durchschlagen, wenn die Bahnbetriebe beginnen, die Verwertung ihrer Immobilien zu ökonomisieren – das ist der Startschuss für Verhandlungen um Widmungen – Einzelhandelsflächen im unmittelbaren Bahnhofsgebäude, aber auch Re-Investitionen in angrenzende Blöcke. In diesem Zuge steht auch die Neu-Gestaltung des öffentlichen Raumes an – meist wird er aufgrund des ökonomischen Verwertungsinteresses weiter eingeschränkt, Aufenthaltsmöglichkeiten werden eher ausgeräumt, die Flächen werden großzügiger gestaltet mit Ästhetik-Vorstellungen die selten denen der AnrainerInnen entspricht. Die Investoren, die Architekten, die widmenden Behörden, die Kommunalpolitiker tragen aus der Sicht der Pioniere und einer Reihe von „Alteingesessenen“ die Schuld an den Aufwertungen, sie befürchten Verdrängungen – im gewerblichen Sektor (Familienbetriebe des Einzelhandels, des Handwerks und von Dienstleistungen) ebenso wie im Wohnungssektor. Sie fürchten eine ökonomische Verdrängung, weil Mieten und Pachten teurer werden, weil Einrichtungen ihnen aufgrund der Preisentwicklung resp. des veränderten Kundenkreises weggenommen werden – die Grundlage der Identifikation mit dem eigenen Grätzl – für die Alteingesessenen, darunter auch viele Menschen mit Zuwanderungshintergrund, in besonderem Maße.

Vor diesem Hintergrund kann zusammenfassend festgehalten werden, dass der Gestaltung des öffentlichen Raumes eine besondere Bedeutung zukommt – weil er einen großen Anteil der Wohnbevölkerung aufnehmen können muss (beengte Wohnbedingungen und gelernte Kultur, sich im öffentlichen Raum aufzuhalten, hohe Anzahl an Kindern und Jugendlichen, hoher Anteil an Arbeitslosen – Nutzungsdruck). Er muss auch robust sein, weil er für ein großes sozio-kulturelles Spektrum einen attraktiven Aufenthalt liefern sollte; verschiedene nicht-österreichische Ethnien, die sich auch untereinander teilweise mit Skepsis begegnen (auch wenn sie bisweilen die Gemeinsam-

keit des „Ausländer“-Seins einigt), müssen ihren Platz finden, möglicherweise auch in einer zeitlichen Ordnung.

Das gilt für den Bahnhofsbereich um so mehr, als der 3. Wiener Gemeindebezirk dicht verbaut ist, gemessen an der zentralen Lage eine hohe Pkw-Dichte aufweist und trotz kurzer Luftlinie sowohl durch die Straße „Am Stadtpark“ rigide vom Stadtpark abgeschnitten ist, als auch durch seine starke Ordnungs-Orientierung kaum attraktive Orte des Aufenthalts und des Verweilens (z. B. Bänke, Grünflächen) für die BewohnerInnen des 3. Bezirks bietet.

Darüber hinaus können mit den ExpertInnengesprächen divergierende Nutzungs-, Gestaltungs- und Funktionsinteressen ausgemacht werden, die – mehr als bisher geschehen – ausgehandelt werden müssen. Dieses Interessengemenge steht derzeit gegen die besondere Bedeutung die dem öffentlichen Raum zugesprochen wird, um einen attraktiven Aufenthaltsort für „Alle“ zu gewährleisten.

Im nun folgenden Kapitel werden aufbauend auf die Analyseerkenntnisse aus fachlicher Sicht Handlungserfordernisse formuliert.

6. Handlungsempfehlungen

Da es Ziel der Untersuchung ist, eine mögliche Handlungsgrundlage für die im Jahr 2010 geplante Neustrukturierung des öffentlichen Raumes rund um Wien-Mitte zu erarbeiten, werden im Folgenden noch einmal die Handlungsspielräume, die sich im Rahmen der Untersuchung ergeben haben, aufgezeigt.

Darauf aufbauend werden die aus unserer Sicht notwendigen Handlungserfordernisse formuliert.

6.1. Handlungsspielräume

Wie im Abschnitt 4.5 dargestellt, gibt es für „Wien-Mitte“ bis dato kein abgestimmtes Nutzungs- und Gestaltungskonzept für den öffentlichen Raum. Auch wenn die Umbaumaßnahmen sowie die Planungen weit fortgeschritten sind, ist es für die Entwicklung eines kooperativen Freiraum-Konzeptes noch nicht zu spät. Die Möglichkeit kurzfristigen Agierens ist durchaus möglich und erwünscht, wie die zuständigen Verwaltungen bestätigen.

Auch wenn die Erwartungshaltungen und Interessen, die an den öffentlichen Raum formuliert werden, divergieren, ist mit der hier vorliegenden Untersuchung zumindest ein erster Schritt unternommen worden, diese unterschiedlichen Sichtweisen zusammenzuführen und einander gegenüberzustellen.

Darüber hinaus konnte mit den Ergebnissen gezeigt werden, dass der bisherige Planungsprozess im Sinne der Beteiligung breiter Bevölkerungsgruppen, wenig partizipatorisch durchgeführt wurde. Mit den Interviews der ExpertInnen ergibt sich jedoch eine breite Zustimmung, ihre jeweiligen Ideen zum öffentlichen Raum in einem geöffneten kooperativen Verfahren einzubringen.

Auch wenn mit Hilfe der Interviews verdeutlicht werden konnte, dass sich die Mehrheit gegen eine Präsenz „problematischer“ Gruppen im öffentlichen Raum ausspricht, so gab es aber dennoch einen relativ offenen Gedankenaustausch zur integrativen Rolle öffentlicher Räume, bzw. zu dieser besonderen Problematik der „Belastbarkeit“.

6.2. Handlungserfordernisse

Die Ergebnisse belegen, dass es seitens der beteiligten AkteurInnen unterschiedliche Vorstellungen davon gibt, was öffentliche Räume leisten müssen und leisten können. Von den privaten InvestorInnen wird der Ort „Wien-Mitte“ in seiner öffentlichen Funktions- und Rollenvielfalt nicht wahrgenommen, hingegen werden eigene Verwertungs- und Wirtschaftlichkeitsinteressen auch für den öffentlichen Raum artikuliert.

Dem wirtschaftlichen Verwertungsinteresse entspricht eine Aufwertung des gesamten Ensembles, das sich auch in der hochwertigen Gestaltung des öffentlichen Raumes widerspiegeln soll (gewählte Materialien, entsprechende Symbolik durch Design). Es gibt darüber hinaus ein weiter gehendes Interesse der Immobilienwirtschaft, den weiteren Einzugsbereich – die Landstraße Brücke selbst und die Landstraße Hauptstraße insgesamt aufzuwerten. Dieses dürfte sich zumindest in Versuchen widerspiegeln, sowohl im Bereich der Gewerbe- als auch der Wohnungsmieten überdurchschnittliche Preissteigerungen durchzusetzen, um letztlich ein kaufkraftstärkeres Nachfragepotenzial zu lukrieren.

Bis zu einem gewissen Grade sind in der Regel auch die VertreterInnen der öffentlichen Interessen an einer Aufwertung der ehemaligen „Schandflecken“ interessiert. Selbst viele (meist ältere) BewohnerInnen sind über die „Revitalisierung“ solcher „vergrauten“ Gebiete erfreut. Umstritten ist allerdings, auf welchem Niveau sich das neue Fließgleichgewicht einpendeln sollte und mit welchen planerischen oder dirigistischen Mitteln es dort auch gehalten werden kann. Hier löst sich der Konsens des „es muß etwas geschehen“ rasch zu unterschiedlichen Vorstellungen des „bis hierher und nicht weiter“ auf.

Der anstehende Planungsprozess sollte sich daher nicht in der baulichen Gestaltung erschöpfen, sondern es sollte im Zusammenhang mit der Planung, der Umgestaltung und der späteren Nutzung auch Sorge dafür getragen werden, dass dieser Raum für viele der sozialen Gruppen aus dem Einzugsbereich, aber auch für die zahlreichen Transitgruppen einen angemessenen Aufenthaltsort gibt.

Es ist daher notwendig, die Rolle öffentlicher Räume und die damit einhergehenden Nutzungs- und Gestaltungsherausforderung hervorzuheben, insbesondere vor dem Hintergrund der bestehenden gesellschaftlichen Problemlagen. Aus fachlicher Sicht ist daher eine detaillierte und kontinuierliche Information über den Stand der Planungen und Umsetzungen notwendig, bei dem über die getroffenen Festlegungen, die angedachten Szenarien und Alternativen, die offenen und die strittigen Punkte seitens des Bezirks informiert wird. Daher sind die folgenden Schritte notwendig¹⁵:

- eine **planerisch-politische Positionierung** der öffentlichen Hand in Bezug auf den öffentlichen Raum Wien-Mitte,
- die Entwicklung einer **gemeinsamen „Planungsphilosophie“** der planenden AkteurInnen und
- ein Aushandlungsprozess unterschiedlicher inhaltlicher und strategischer Überlegungen beteiligter AkteurInnen hin zu **kooperativer Planung mit zielgruppenorientierter Beteiligung**.

¹⁵ Diese entsprechen weitgehend der Positionen zum öffentlichen Raum, wie sie zur Seestadt Aspern entwickelt wurden (vgl. Wien 3420 Aspern Development AG und MA 18 2009) resp. den Positionierungen innerhalb zahlreicher Ausstellungen in der Planungswerkstatt und der in diesen Zusammenhängen geführten fachlichen Diskurse. In diesen haben sich wiederholt der Amtsführende Stadtrat DI Schicker und der Leiter der MA 18, DI Madreiter, in der Weise geäußert, dass der Öffentliche Raum das Rückgrat bilde für eine Stadt(teil)entwicklung.

Insgesamt gilt es, die Eigenschaften öffentlicher Räume hervorzuheben, **insbesondere deren integrativen Charakter**. Die Wiener Stadtverwaltung hat in der Vergangenheit bereits gezeigt, dass sie sich dieser Rolle durchaus bewusst ist, wie diverse Veröffentlichungen belegen.¹⁶

Bislang wurde die Kommunikation über die Planung und deren Umsetzung weitgehend den InvestorInnen überlassen, die diese – nicht überraschend – interessensteuert vornehmen, d.h. nur die Informationen an die sozialen Gruppen weitergeben, die in den strategischen Plan passen. Die ExpertInnen-Gespräche haben deutliche Informationsdefizite insbesondere bei den intermediären, im Stadtteil arbeitenden Institutionen aufgezeigt – also gerade bei den Einrichtungen, zu deren Aufgaben es gehört, bei den bestehenden Interessensvielfalt und Nutzungsansprüchen zu intervenieren.

Vor dem Hintergrund des potentiell integrativen Charakters, der öffentlichen Räume zugesprochen wird, kommt zudem der Frage, wie mit devianten¹⁷ sozialen Gruppen umgegangen werden soll und kann, eine hohe Bedeutung zu. Durch ein Umgehen einer klaren Positionierung werden diese Herausforderungen mit Sicherheit nur umgangen und nicht gelöst. Es ist daher nicht ausreichend, die absehbaren städtebaulichen Umbaumaßnahmen „laufen“ zu lassen, in deren Folge ein ‚designing out‘ der devianten Gruppen mit hoher Wahrscheinlichkeit entsteht. Damit werden soziale und insbesondere im öffentlichen Raum verankerte sozialräumliche Erscheinungsformen von Verarmung und Verelendung nicht angemessen und verantwortlich behandelt, sondern „aus den Augen und aus dem Sinn“ verdrängt.

Allerdings kann angeführt werden, dass aus sozialwissenschaftlicher Perspektive bereits eine Problematisierung und der Prozess der Bewusstseinsbildung seitens der Planungsabteilungen sowie die offene diskursive Gesprächsatmosphäre im Rahmen der Interviews als Teil eines wirklichkeitsverändernden sozialen Aushandlungsprozesses zu werten sind, da sie als Diskurs zur Entstehung und Veränderung von aktuellen Wissensordnungen in der Gesellschaft beitragen kann (vgl. Stummvoll 2006: 21).

Abgeleitet aus den unterschiedlichen Erwartungshaltungen an den öffentlichen Raum seitens der AkteurInnen, den unterschiedlichen Funktions- und Nutzungsanforderungen, die die verschiedenen sozialen Gruppen an den öffentlichen Raum stellen sowie die im theoretischen Teil skizzierten unterschiedlichen Formen des Angewiesenseins auf den öffentlichen Raum in einer spezifischen Gestalt(ung) und Nutzung möchten wir folgende Handlungsempfehlungen zur Diskussion stellen:

1. Neugestaltung des öffentlichen Raumes unter der Prämisse einer differenzierten sozialen, funktionalen und optischen Optimierung.

¹⁶ Vgl. Stadtentwicklung Wien (MA 18) (2006): Integration im öffentlichen Raum; (2008): Neuinterpretation öffentlicher Räume; (2009): freiraumstadtraumwien – vorsorge, gestaltung, management

¹⁷ Soziologisch wird Devianz als Abweichung von allgemeinen Normen und Wertevorstellungen definiert. Es wird dabei zwischen primärer (einmaliges Übertreten gesellschaftlicher Normen und Werte) und sekundärer Devianz (Verhaltensmuster, die zum Lebensstil werden wie bspw. Drogen- oder Alkoholkrankheit) unterschieden.

Die bisherige Beschränkung der Planung für zukünftige KundInnen von Einkaufszentrum und öffentlichem Personennahverkehr greift in der Praxis möglicherweise zu kurz, um den komplexen Verschränkungen der Nutzungsanforderungen gerecht zu werden. Die Planungsperspektiven müssen deswegen auf weitere potentielle Nutzungen erweitert werden, etwa durch die Bestandsaufnahme der Nutzungsanforderungen von Personen, die diesen Ort als einen nicht-kommerzialisierten Aufenthaltsort nutzen möchten. Dies ließe sich Mithilfe eines unten genannten integrierten Beteiligungskonzeptes gut ermitteln.

Aufgrund der Analyse des Planungsprozesses ergeben sich aus unserer Sicht jenseits der formulierten Handlungserfordernisse bezogen auf „Wien-Mitte“ übergeordnete Empfehlungen.

2. Frühzeitig mit der Konzeptionierung des öffentlichen Raumes beginnen

Wie oben bereits erwähnt, zeigt die Wiener Stadtverwaltung bereits entsprechendes Bewusstsein und fasst die Notwendigkeiten in der Vorsorge der Bereitstellung öffentlicher Räume wie folgt schlagwortartig zusammen: frühzeitig einplanen, tatsächlich bereitstellen, Verantwortung übernehmen (vgl. MA 18 2009: 18f). Die Umsetzung in der Praxis ist der nächste Schritt.

„Dementsprechend müssen sich Anstrengungen um den öffentlichen Raum gleichermaßen um Flächensicherung, Raumbildung und Gestaltung wie um das Kommunikationsfeld, in dem Auseinandersetzung stattfindet, um Sozialraumanalysen und um koordinierte Regulation von Diversität drehen.“ (MA 18 2008: 8) Bezogen auf Sozialraumanalysen bedeutet dies aber, dass dieses Analyseinstrument schon vor dem Einsetzen einer Konkretisierung von Planung durchgeführt werden muss, damit die Analyseergebnisse dem Prozess sowie der Planung wieder frühzeitig zugespielt werden können.

Die derzeit vorliegende Untersuchung hat gezeigt, dass der öffentliche Raum „Wien-Mitte“ als „Restraum“ betrachtet wird, der durch die umliegende Architektur nicht nur definiert wird, sondern auch mit den einsetzenden Bauarbeiten gebaute Tatsachen geschaffen werden, innerhalb dessen sich der öffentliche Raum zu orientieren hat.

Für zukünftige Planungen – sowohl im Sinne der Stadterneuerung als auch im Sinne der Stadterweiterung – ist zu empfehlen, die Kategorie „öffentlicher Raum“ in ihrer Bedeutung für den Ort und die entsprechenden Lebenswelten und in ihrer Abgrenzung von Anfang an zu definieren und in den Planungsprozess zu integrieren.

3. Öffentliche Räume vor zunehmender Kommerzialisierung bewahren

In einer Veröffentlichung der MA 18 heißt es, dass „der öffentliche Raum [...] grundsätzlich zugänglich bleiben [muss]. Daher müssen alle stabilen und längerfristigen Interventionen am Nutzen für das Gemeinwesen ausgerichtet sein. Gleichzeitig soll der öffentliche Raum für temporäre individuelle Nutzungen verfügbar sein“ (2009: 17).

Für künftige Planungsvorhaben dieser, aber auch kleinerer Größenordnung wird es unabdingbar notwendig sein, sich dieser Rollen bewusst zu werden, um Gestaltung und Konzeptionierung öffentlicher Räume nicht in privater Hand zu lassen. Im Rahmen eines offenen und kooperativen Verfahrens, in denen Verantwortlichkeiten eindeutig geklärt sind, lassen sich entsprechendes Bewusstsein und Verbindlichkeiten herstellen, wie in der Handlungsempfehlung oben geschildert wurde.

4. Fortführung und Verstärkung des Dialogs und der Kooperation mit den AkteurInnen, Stakeholdern und einer Stadtöffentlichkeit im Rahmen des Neustrukturierungsprozesses des öffentlichen Raumes im Rahmen **a) einer adäquaten Informationsstrategie und Öffentlichkeitsarbeit und** **b) eines integrierten Beteiligungskonzeptes.**

Unserem Ermessen nach ist es empfehlenswert, mit Hilfe beider Strategien den vielschichtigen Ängsten und Befürchtungen strategisch entgegen zu wirken, Informations- und Wissenslücken bei möglichst vielen Beteiligten und assoziierten AkteurInnen abzubauen sowie eine breite, sozial differenzierte Basis an Mitwirkenden und Interessierten für den Neustrukturierungsprozess zu gewinnen.

Insgesamt können diese Strategien zur Entschärfung von akuten und potentiellen Konflikten sowie prinzipiell zu einer Versachlichung der Diskussion beitragen, die in den letzten Jahren teilweise sehr emotional geführt worden ist. Es geht darum, den Planungsprozess zum öffentlichen Raum zu moderieren und die verschiedenen Beiträge und Ideen zu kanalisieren, um sie dem Projekt zukommen zu lassen.

Langfristig zielen beide Strategien auf die Verbesserung der Außendarstellung ab. Es geht dabei darum, die aktive Rolle von Verwaltung und Politik zu betonen. Das Bauvorhaben Wien-Mitte hat große Unklarheiten aufgrund einer mangelnden Informationspolitik bei vielen Beteiligten hinterlassen; Ziel eines breiten Beteiligungskonzeptes sollte es daher sein, für die stärkere Präsenz von Planungsvorhaben generell zu plädieren und die Akzeptanz zu steigern. Eine langfristige Beteiligungskultur zu etablieren bedeutet, auch eine ergebnis- und austauschorientierte Partizipationsform zu entwickeln.

Mit der **Informationsstrategie und Öffentlichkeitsarbeit** sollte das Ziel verfolgt werden, die Diskussion um „Wien-Mitte“ zu versachlichen und auch zu entschärfen, den Informationsstand beteiligter AkteurInnen sowie Planungsbetroffener zu erhöhen und darüber hinaus die Sensibilisierung der Involvierten und der Wiener Stadtöffentlichkeit (speziell auch der BewohnerInnen des 3. Wiener Gemeindebezirkes) zum Themenfeld sozialer Ungleichheit und deren Erscheinungsformen im Öffentlichen Raum zu vertiefen. Es ist daher notwendig, dass die Verantwortung für eine wertneutrale Öffentlichkeitsarbeit von der öffentlichen Hand übernommen und nicht den Investoren überlassen wird.

Die unterschiedlichen Perspektiven der beteiligten AkteurInnen, wie auch die Vorstellungen von VertreterInnen zurzeit nicht beteiligter Gruppen sollten in einem konsensorientierten Verfahren auf einander abgestimmt werden. Wir schlagen daher vor, den

Prozess so zu gestalten, dass die unterschiedlichen Gruppen kooperativ mit einander arbeiten und einander zuarbeiten. Dies zu erreichen bedarf es eines **integrierten Beteiligungskonzepts** wie auch einer breiten Diskussion zum Thema öffentlicher Raum „Wien-Mitte“. Konkret könnte dies beispielsweise neben öffentlichen Informationsveranstaltungen über ein Online-Beteiligungsverfahren geleistet werden.

Im Zuge des Beteiligungsverfahrens besteht zudem die Möglichkeit, einen Raum für offene Fragen der Bevölkerung einzurichten. Das Ziel sollte sein, einen ergebnisoffenen und transparenten Dialog der betroffenen Parteien auf gleicher Augenhöhe zu ermöglichen.

Es ist daher notwendig, das Verfahren durch Personen aus einer unabhängigen Einrichtung strukturieren und moderieren zu lassen, die über entsprechendes beteiligungsbezogenes, moderierendes und Planungsprozess strukturierendes Know How verfügen.

Mit regelmäßig stattfindenden öffentlichen – dem Prozess angepassten – Informationsveranstaltungen sollen vor allem die direkt ‚betroffenen‘ AnrainerInnen, PassantInnen, Gewerbetreibenden erreicht werden. Dem Bezirk und auch den InvestorInnen bietet sich somit die Gelegenheit, über den Stand der Planung zu informieren und so die Informationen einer breiteren Bevölkerungsgruppe zugänglich zu machen. Aus unserer Sicht ist es überdies überlegenswert, im Rahmen dieser Veranstaltungen auch einen Schritt weiterzugehen und mit dem Angebot von Arbeitsgruppen und Workshops zum konkreten Mitmachen und Mitbestimmen einzuladen. Die Durchführung und Finanzierung dieser Veranstaltungen können abwechselnd von der Stadt Wien oder der InvestorInnengruppe übernommen werden.

Mit einem vorgeschlagenen Online-Beteiligungsverfahren werden ebenso die oben genannten Zielgruppen erreicht. Darüber hinaus ist es möglich, der überregionalen Bedeutung Wien-Mittes Rechnung zu tragen, indem stadtweit informiert und eine moderierte Diskussion zur Integrationskraft öffentlicher Räume angeregt wird. Vorteile des Online-Beteiligungsverfahrens sind zum einen, dass die Informationen rund um das Planungsprojekt Wien-Mitte verständlich vermittelt werden können, zum anderen aber, dass auch komplexe Informationen visualisiert und räumliche Bezüge, etwa über Karten, hergestellt werden können. Die Vielfalt der Vorschläge, Ideen, Anregungen, Wünsche und Erwartungen der Bevölkerung sind übersichtlich erfassbar. Die Beteiligung kann dabei über unterschiedliche Medien erfolgen, so sind neben schriftlichen Beiträgen und Kommentaren beispielsweise auch Videos möglich, um sich auszudrücken. Das Online-Verfahren bietet des Weiteren auch eine Plattform für abgestimmte Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.

Der Slogan „Wien-Mitte. Bewegt die Stadt“ wird derzeit von der Eigentümergesellschaft, der Wien Mitte Immobilien GmbH, genutzt, um auf das Projekt aufmerksam zu machen. Um eine breite Öffentlichkeit zu erreichen, böte es sich an, den Spruch im Zuge innovativer Projekt- und Partizipationsideen auch auf die Gestaltung des öffentlichen Raumes insgesamt zu übertragen.

7. Anhang

7.1. Literatur

- Alisch, Monika & Dangschat, Jens S. 1998: Armut und soziale Integration. Strategien sozialer Stadtentwicklung und lokaler Nachhaltigkeit. Opladen: Leske + Budrich.
- Anhut, Reimund & Heitmeyer, Wilhelm 2000: Desintegration, Konflikt und Ethisierung. Eine Problemanalyse und theoretische Rahmenkonzeption. In: Heitmeyer & Anhut (Hrsg.) 2000a: 17-75.
- Asadi, Shams u.a. 1998: Migration und öffentlicher Raum. Strategien und Beispiele aus Rotterdam, Berlin, Zürich, Basel, Ankara und Wien (Im Auftrag der MA 18 der Stadt Wien – Stadtentwicklung und Stadtplanung). Wien.
- Atkinson, Rowland & Kintrea, Keith 2004: ‚Opportunities and Despair, It’s All in There‘. Practitioner Experiences and Explanations of Area Effects and Life Chances. *Sociology*, 38, No. 3, 2004: 437-455.
- Beck, Ulrich 1986: Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne. Frankfurt am Main, Suhrkamp.
- Berger, Peter A. & Hradil, S. (Hrsg.) 1990: Lebenslagen, Lebensläufe, Lebensstile. Soziale Welt, Sonderband 7, Göttingen, Otto Schwarz.
- Berking, Helmuth & Neckel, Sieghard 1990: Die Politik der Lebensstile in einem Berliner Bezirk. Zu einigen Formen nachtraditionaler Vergemeinschaftungen. In: Berger & Hradil (Hrsg.): 481-500.
- Breitfuss, Andrea; Dangschat, Jens S.; Gruber, Sabine; Gstöttner, Sabine & Witthöft, Gesa 2006: Integration im öffentlichen Raum. Gutachten im Auftrag der MA 18 – Stadt Wien. Wien.
- Dangschat, Jens S. 2009a: Space Matters – Marginalisation and Its Places. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol. 33, No. 3: 835-840.
- Dangschat, Jens S. 2009b: Architektur und soziale Selektivität. In: *Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ)* 25/ 2009. 27-33.
- Dangschat, Jens S. 2009c: Symbolische Macht und Habitus des Ortes. Die „Architektur der Gesellschaft“ aus Sicht der Theorie(n) sozialer Ungleichheit von Pierre Bourdieu. In: J. Fischer & H. Delitz (Hrsg.): Die Architektur der Gesellschaft. Theorien für die Architektursoziologie. Bielefeld: Transcript-Verlag: 311-341.
- Dangschat, Jens S. 2007: Wohnquartiere als Ausgangspunkt sozialer Integrationsprozesse. In: F. Kessl & H.-U. Otto (Hrsg.): Territorialisierung des Sozialen. Regieren über soziale Nahräume. Opladen & Farmington Hills: Barbara Budrich Verlag: 255-272.
- Dangschat, Jens S. 2005: Integration oder Ablenkungsmanöver? Zielsetzungen und Beitrag des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ zur Integration sozialer Gruppen. In: S. Greiffenhagen & K. Neller (Hrsg.): Praxis ohne Theorie? Wissenschaftliche Diskurse zum Bund-Länder-Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die Soziale Stadt“. Wiesbaden, VS – Verlag für Sozialwissenschaften: 289-307.
- Dangschat, Jens S. 2000: Integration – Eine Figuration voller Probleme. Warum die Integration von Migrant/innen so schwierig ist. In: G. Klein & A. Treibel (Hrsg.): Skepsis und Engagement. Hamburg: Lit-Verlag: 185-208.
- Dangschat, Jens S. 1996: „Es trennt sich die Spreu vom Weizen“. Die sozialräumliche Polarisierung der Städte. *Die Alte Stadt* 2/1996: 141-155.

- Dangschat, Jens S. 1995: Raum als Dimension sozialer Ungleichheit und Ort als Bühne der Lebensstilisierung? Zum Raumbezug sozialer Ungleichheit und von Lebensstilen. In: O.G. Schwenk (Hrsg.): *Lebensstil zwischen Sozialstrukturanalyse und Kulturwissenschaft*. Opladen: Leske + Budrich: 99-135.
- Elias, Norbert & Scotson John L. 2002: *Etablierte und Außenseiter*. Suhrkamp, Frankfurt/M.
- Friedrichs, Jürgen 1997: Context Effects of Poverty Neighbourhoods on Residents. In: H. Westergaard (ed.): *Housing in Europe*. Hørsholm, Danish Building Research Institute: 141-160.
- Herlyn, Ulfert 2003: Jugendliche in öffentlichen Räumen der Stadt: Chancen und Restriktionen der Raumeignung (Hrsg. von der Wüstenrot Stiftung). Opladen: Leske + Budrich.
- Joye, Dominique & Compagnon, Anne 2001: Urban Places and Urbanness. In: H. An, G. Jorgensen, D. Joye & W. Ostendorf (eds.): *Change and Stability in Urban Europe. Form, Quality and Governance*. Aldershot at al.: Ashgate: 123-149.
- Krämer-Badoni, Thomas & Kuhm, Klaus (Hrsg.) 2003: *Die Gesellschaft und ihr Raum*. Opladen, Leske + Budrich.
- Kramar, Hans 2006: Economic Convergence on Different Spatial Levels. The Conflict between Cohesion and Growth. *Raumforschung und Raumordnung*, 64. Jahrgang 1/2006: 18-27.
- Lamnek; Siegfried 1979: *Theorien abweichenden Verhaltens. Eine Einführung für Soziologen, Psychologen, Pädagogen, Juristen, Politologen, Kommunikationswissenschaftler und Sozialarbeiter*. München, Fink.
- Läpple, Dieter 1991: Essay über den Raum. In: H. Häußermann, D. Ipsen, T. Krämer-Badoni, D. Läpple, M. Rodenstein & W. Siebel (Hrsg.): *Stadt und Raum. Soziologische Analysen*. Pfaffenweiler, Centaurus: 157-207.
- Löw, Martina 2001: *Raumsoziologie*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Loidl-Reich, Cordula 1995: Typen öffentlicher Freiräume in Wien – Ansätze zu einer Kategorisierung (im Auftrag der Stadt Wien – MA 18 Stadtentwicklung und Stadtplanung). Wien.
- Marcuse, Peter 2003: The Threats to Publicly Usable Space in a Time of Concentration. In: *Public Space in the Time of Shrinkage*. Wolkenkuckucksheim 8, No. 1. <<http://www.tu-cottbus.de/theoriederarchitektur/wolke/eng/Subjects/031/Marcuse/marcuse.htm>>
- Noller, Peter 1999: *Globalisierung, Stadträume und Lebensstile. Kulturelle und lokale Repräsentationen des globalen Raums*. Opladen, Leske + Budrich.
- Pesch, Franz 2002: Planen für die Mitte der Stadt – Die Kultur der Vielfalt. In: Selle (Hrsg.) 2002a: 238-240.
- Pongs, Armin 1999a: *In welcher Gesellschaft leben wir eigentlich? Gesellschaftskonzepte im Vergleich, Band I*. München, Dilemma-Verlag.
- Pongs, Armin 1999b: *In welcher Gesellschaft leben wir eigentlich? Gesellschaftskonzepte im Vergleich, Band II*. München, Dilemma-Verlag.
- Schader Stiftung; Deutscher Städtetag; GdW Bundesverband deutscher Wohnungs- und Immobilienunternehmen; Deutsches Institut für Urbanistik & Institut für Wohnungswesen, Immobilienwirtschaft, Stadt- und Regionalentwicklung (Hrsg.) 2005: *Zuwanderer in der Stadt – Empfehlungen zur stadträumlichen Integrationspolitik*. Darmstadt, Schader Stiftung.
- Sennett, Richard 1998: *Der flexible Mensch. Die Kultur des neuen Kapitalismus*. Berlin, Berlin Verlag.
- Siebel, Walter 1997: Die Stadt und die Zuwanderer. In: Häußermann & Oswald (Hrsg.) 1997a: 30-41.

- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2008: Neuinterpretation öffentlicher Raum. Eine Studienreihe für die Wiener Bezirke.
- Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 2009: Freiraum Stadtraum Wien. Vorsorge | Gestaltung | Management.
- Stummvoll, Günter P. 2006. Junkie-Jogging am Karlsplatz. Die Schutzzone und der verrechtlichte öffentliche Raum. In *dérive*, Zeitschrift für Stadtforschung, Schwerpunkt: Sicherheit – Ideologie und Ware, H. 24, Juli-September 2006: 20-24.
- Sturm, Gabriele 2000: Wege zum Raum. Methodologische Annäherungen an ein Basiskonzept raumbezogener Wissenschaften. Opladen, Leske + Budrich.
- Vester, Michael; von Oertzen, Peter; Geiling, Heiko; Hermann, Thomas & Müller, Dagmar 2001 Soziale Milieus im gesellschaftlichen Strukturwandel. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Zukin, Sharon 1995: The Cultures of Cities. Oxford, The Oxford University Press.

7.2. Interviewleitfaden

Bausteincharakter zur Anpassung an die Interviewsituation (nicht alle Themenbereiche werden in jedem Interview erfragt)

Zur Privatperson

- Wohnort, Arbeitsort
- Zweck der persönlichen Nutzung von ‚Wien-Mitte‘ (Aufenthalt, Einkauf, Umsteigeort etc.)
-

Image – Bahnhof Wien-Mitte und öffentliches Umfeld

- Word-rap: 5 Begriffe die Ihnen zum Bahnhof Wien-Mitte und dem Umfeld einfallen
- Einstellung zum Areal / Bedeutung im lokalen und stadtweiten Kontext
- Wie finden Sie den Bahnhof Wien-Mitte und sein Umfeld? (Einschätzung als BürgerIn vs. Fachperson)
- Bewertung des näheren und weiteren lokalen Umfeldes (3. Bezirk, Stadtpark, 1. Bezirk etc.) → Gibt es Verknüpfungen, Verbindungen, Zusammenhänge etc.?
-

Gestaltung – materiell-phisches Erscheinungsbild

Vor den Umbaumaßnahmen:

- Welche baulichen Merkmale waren für Sie für die Gestaltung des Platzes entscheidend?
- Was gefiel Ihnen? Was fiel Ihnen auf? Was störte Sie?
- Gibt es unterschiedlich gestaltete Bereiche – worin liegen Unterschiede?
- Wie haben Gestaltung und Nutzung zusammen gepasst?
- Welche Wirkungen hatte das Areal mit seiner damaligen Gestaltung Ihrer Meinung nach auf unterschiedliche Menschen? (Frauen, Männer, Junge, Alte, Ortsansässige, TouristInnen etc.)

Während der Baumaßnahmen:

- Welche baulichen Merkmale sind für Sie in dieser Phase entscheidend?
- Was gefällt Ihnen? Was fällt Ihnen auf? Was stört Sie? Welche Problemfelder ergeben sich?
- Welche Wirkungen hat das Areal in seinem derzeitigen Erscheinungsbild Ihrer Meinung nach auf unterschiedliche Menschen? (Frauen, Männer, Junge, Alte, Ortsansässige, TouristInnen etc.)
- Wissen Sie etwas über Planungsdiskussion zur Gestaltung des Platzes?
- Was erwarten sie von den Umbaumaßnahmen hinsichtlich der Gestaltung? (hinsichtlich unterschiedlicher NutzerInnengruppen)

Nach den Baumaßnahmen

- Welche gestalterischen Änderungen erwarten Sie / wünschen Sie?
- Was werden die entscheidenden Neuerungen in der Gestaltung des gesamten Areals sein?
- Glauben Sie, dass sich mit der Neugestaltung auch die Nutzungen sowie die NutzerInnen ändern werden?

Nutzungsstruktur

Vor den / während der Umbaumaßnahmen:

- Welche unterschiedlichen Nutzungen konnten / können Sie ausmachen?
- Was war / ist die wichtigste Funktion? Was taten / tun die Leute hier?
- Wer / welche Personengruppen nutzten / nutzen Ihrer Ansicht das Areal am meisten? (tages- und jahreszeitliche Unterschiede) Wer ist wann da?
- Wer war / ist nicht da?
- Wer wurde mit den Baumaßnahmen Ihrer Ansicht nach verdrängt und wohin?
- Wo hielten / halten sich die unterschiedlichen Gruppen meistens auf? Gab / gibt es besondere Bereiche der Nutzung?
- Gab / gibt es dem Areal assoziierte Bereiche im näheren Umfeld?

Nach den Baumaßnahmen:

- Welche NutzerInnengruppen werden Ihrer Ansicht nach zukünftig angesprochen?
- Werden ursprüngliche / gegenwärtige Nutzungen wegfallen?
- Was werden die entscheidenden Neuerungen in der Nutzung des gesamten Areals sein?
- Sollen gezielt Personengruppen von einer zukünftigen Nutzung ausgeschlossen werden? Wenn ja, warum?

Konflikte und Sicherheit

Vor den / während der Umbaumaßnahmen:

- Gab / gibt es Ihrer Meinung nach Konflikte zwischen unterschiedlichen Nutzungen und NutzerInnengruppen? (Ist Person selbst Zeuge / Zeugin → Wobei? Wer war beteiligt?)

- Was begünstigt(e) Ihrer Meinung nach Konflikte? Wie konnten / können sie Ihrer Meinung nach vermieden werden? Was waren / sind die Lösungsstrategien?
- Gab/ gibt es etwas was Sie persönlich verunsichert?

Nach den Baumaßnahmen:

- Erwarten Sie sich mit der Neugestaltung weniger / mehr Konflikte?
- Worin sehen Sie Konfliktpotenzial?

Planungsprozess und lokales Klima

- Was ist der aktuelle Planungsstand?
- Welche Zielsetzungen wurden / werden mit der Planung verfolgt?
- Gab es im Planungsprozess (in der Verwaltung, Politik etc.) Konflikte bezüglich der Zielsetzungen? Welche waren das? Welche Bedenken wurden geäußert?
- Welche planerischen Erfahrungen wurden bisher gesammelt?
- Welche Betroffenen wurden in den Prozess eingebunden? Gibt es Formen von Beteiligung (welche)?
- Können Sie sich vorstellen in einem kooperativen Verfahren Ihre Wünsche und Anregungen zur Thematik des öffentlichen Raumes einzubringen und aktiv mit-zuarbeiten?

Öffentlicher Raum

- Welche Rolle spielt der öffentliche Raum im Bahnhofsumfeld in der Planung?
- Welche Planungen/Überlegungen wurden bisher dazu gemacht?
- Welche Anforderungen (Nutzung, Gestaltung, Funktion etc.) werden zukünftig an den öffentlichen Raum gestellt?
- Was soll der öffentliche Raum rund um Wien-Mitte in Zukunft leisten?
- Welche NutzerInnenstruktur sehen Sie zukünftig?

7.3. Impressionen

