

Integrative Diversität zu ebener Erd'? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Parterres

Psenner, Angelika

Veröffentlichungsversion / Published Version

Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Psenner, A. (2011). Integrative Diversität zu ebener Erd'? Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Parterres. *SWS-Rundschau*, 51(2), 195-218. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-353100>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

Integrative Diversität zu ebener Erd'?

Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Parterres

Angelika Psenner (Wien)

Angelika Psenner: *Integrative Diversität zu ebener Erd'?* Das Entwicklungspotenzial der stadträumlichen Struktur des Wiener Gründerzeit-Parterres (S. 195–218)

Im vorliegenden Text werden die bauliche Struktur, die aktuelle Nutzung und das Potenzial des städtischen Parterres der Wiener Gründerzeit analysiert, wobei die Sockelzone der Wohnviertel abseits der Einkaufsstraßen im Zentrum des Interesses steht. Denn speziell dort zeichnet sich eine problematische Entwicklung ab: die Entfunktionalisierung und Homogenisierung der ebenerdigen Zone. Darüber hinaus behandelt der Artikel die Frage nach den Möglichkeiten der stadtplanerischen Direktive, Einfluss auf die Nutzung des gründerzeitlichen Erdgeschoßes zu nehmen. Der methodische Ansatz geht von spezifischen lokalen Bedingungen der stadtstrukturellen Situation aus, umfasst transdisziplinäre Erkenntnisse aus Verkehrs- und Stadtforschung und basiert zudem auf den sozialwissenschaftlichen Ansätzen der Integrations- und Diversifikationsforschung. Der Beitrag schließt mit einem konkreten Maßnahmenkatalog als Direktive für weiterführende Forschung und Planung.

Schlagworte: Historische Stadt – Gründerzeit, Erdgeschoß, sozio-urbane Prozesse, integrative Diversität

Angelika Psenner: *The Socio-Urban Structure of Vienna's Historic Ground Floor and its Potential for Enabling Integrative Diversity* (pp. 195–218)

One quarter of all apartments in Vienna is located in so-called »Gründerzeit« buildings. The Gründerzeit areas of the city are characterized by a stable urban structure, which has withstood the test of time for more than one hundred years while proving its capacity to accommodate and integrate major demographic shifts. However, also the following trend emerged, resulting in adverse effects on the quality of life in these densely-built urban areas: the visual and functional homogenization of the buildings' street-level zone in tandem with a loss of multi-use purpose. The article analyzes the built structure, the actual use and the potential of the historic urban ground floor. The focus is being put on the basement zones within residential areas and offside shopping streets, where vacancy problems appear to be most serious. The article also discusses the options of the city-planning department to impact on both, the architectural structure and the use of the ground floor. Based on local conditions and the specific historical situation, the methodical approach covers, in addition, various disciplines of the social sciences: urban research, transport and traffic research, migration and diversity research. The study finally offers an application-oriented action plan for further research and future planning.

Keywords: historic city – Gründerzeit, ground floor, socio-urban processes, integrative diversity

1. Einleitung

Ein Viertel aller Wohnungen Wiens befindet sich in Gründerzeitbauten.¹ Die gründerzeitliche Stadt stellt eine stabile Baustruktur dar, die sich über die eineinhalb Jahrhunderte ihrer Bestandszeit bewährt hat; nicht zuletzt weil sie gravierende bevölkerungsstrukturelle Veränderungen abzufangen und aufzunehmen vermag. Doch zeichnet sich gegenwärtig mit der Entfunktionalisierung und Homogenisierung der Erdgeschoßzone eine Entwicklung ab, welche die Wohnqualität in diesen dicht bebauten Gebieten nachhaltig beeinträchtigt.²

Um ein drohendes Veröden des Erdgeschoßes und des öffentlichen Raums der Straße zu verhindern, muss in die derzeit ablaufende strukturelle Veränderung eingegriffen werden. Es gilt, speziell diesen Bereich für heutige und künftige Anforderungen vorzubereiten und anzupassen: Denn unter adäquaten Voraussetzungen – die u. a. auch an den Prozess integrativer Diversität (in Bezug auf die Integration unterschiedlicher potenzieller »NutzungsanwärterInnen« des Wiener Parterres, auf ihre sozialen und gesellschaftlichen Möglichkeiten) gekoppelt sind – liegt hier das Potenzial für das Entstehen einer Urbanität jenseits kalkulierter Inszenierungen.³

1 238.100 von insg. rund 956.110 Wohnungen (Statistik Austria/ Österreichischer Städtebund 2010f, 98). Die gründerzeitliche Bausubstanz rekurriert auf die sog. Wiener Stadterweiterung, welche ihrerseits auf den durch die boomende Industrie hervorgerufenen, enormen Zuzug zurückzuführen ist und mit der Eingemeindung der Vorstädte und Vororte (1850) und der Schleifung der Stadtmauern um die Altstadt (ab 1858) einherging. Die streng gerasterte gründerzeitliche Stadtstruktur entstand also zwischen 1848 und 1918.

2 Das Erdgeschoß wird in seiner ursprünglichen Nutzungsstruktur aufgelöst – *Entfunktionalisierung*. Zu beobachten sind derzeit verschiedene Ausformungen dieser Entwicklung: Zum einen gibt es zahlreiche Leerstände von Wohnungen und Gassenlokalen; die meisten Areale abseits der florierenden Einkaufsstraßen sind davon betroffen. Neben dieser wohl augenfälligsten Facette kann man aber auch beobachten, dass das Parterre der Wohnhäuser zunehmend ausgehöhlt wird: Bestehende Häuser bekommen »Löcher« in Form von Zufahrten, oder sie werden zu uneinsichtigen Höhlen versiegelt. Die Fenster – die ursprünglich die Verbindung zwischen öffentlich und privat herstellten, die zur Interaktion einluden und damit das Erdgeschoßlokal, sofern dies mit der Nutzung kompatibel war, zum halböffentlichen Raum machten – diese Fenster werden nun verspiegelt, mit Plakaten verklebt oder ganz zugemauert (siehe Abbildung 1). Damit werden die mit der Straße korrelierenden Räume des Hauses endgültig von der städtischen Öffentlichkeit abgetrennt und verliert der Straßenraum eine Sphäre, die über die rein euklidischen Raumabmessungen weit hinausgeht (Psenner 2004b, 131–133). Das ambivalente Nutzungsangebot, das Nebeneinander von gegensätzlichen Möglichkeiten, die Widersprüche und die daraus erwachsende Spannung, die das »positive Moment« der urbanen Lebensqualität, des Stadtlebens im Allgemeinen ausmachen, werden damit beträchtlich reduziert – *Homogenisierung* (Psenner 2005, 8).

3 Also jenseits der von Stadtverwaltung und/ oder privaten Investoren inszenierten und lancierten Themen-Städte und Events im öffentlichen Raum (»Autofreies Wohnen«, »Stadt.Fest.Wien« ...).

Abbildung 1: Entfunktionalisierung und Homogenisierung des gründerzeitlichen Erdgeschoßes



Quelle: Bilder aus dem Archiv der Autorin, © Psenner

Abbildung 2: Die gründerzeitliche Bebauung – schwarz: überwiegend Gründerzeit; grau: Durchmischung mit Typen anderer Bauperioden



Quelle: Offterdinger/Schultmeyer (1975), 32

In den vergangenen Jahren konzentrierten sich sowohl der wissenschaftliche Diskurs als auch die verwaltungstechnische Intervention auf den öffentlichen Raum,⁴ dabei blieb das Potenzial des »halböffentlichen« Stadtraums⁵, also der des Erdgeschosses, im Hintergrund. Der öffentliche Straßenraum ist stark umschwärmt: Zum einen scheint in Wien der Kampf um die Restrukturierung des Verkehrsraums verloren; zum anderen bemühen sich finanzstarke, zumeist global agierende Akteure um jeden Zentimeter Gehsteig – Geschäfte, Dienstleister, Event- und Reklameanbieter besiedeln mit ihren temporären mobilen Einrichtungen sowie stationären Kiosken den nicht umbauten Freiraum der Stadt (diese Aussage bezieht sich in erster Linie auf Einkaufs- und Versorgungsstraßen). Infolge dieser und anderer marktwirtschaftlicher (Geschäftsterben, Globalisierung etc.) und verwaltungsbedingter Tendenzen (Verkehrspolitik, Stell-

4 Die Diskussion um den öffentlichen Raum – und um Wiens öffentlichen Raum – läuft auf Hochtouren: Fachkongresse und Ausstellungen nehmen sich dieses Schwerpunkts an. Allein im November 2010 wurden in Wien hierzu zwei internationale Kongresse abgehalten: *Public Space and the Challenges of Urban* im Palais Kabelwerk (Organisation: SKuOR, Stiftungsprofessur Stadtkultur und öffentlicher Raum TU Wien) und *Platz da!* im Architekturzentrum Wien; eine gleichnamige Ausstellung lief in den Herbst- und Wintermonaten im Architektur Zentrum Wien 14. 10. 2010 – 31. 1. 2011. Zum einen wurde der fachliche Dialog durch die aktuellen baulichen Aktivitäten der Stadtverwaltung in den großflächigen Entwicklungszonen Hauptbahnhof Wien und Seestadt Aspern angeregt (Wie muss öffentlicher Raum in Neubaugebieten konzipiert werden, um »Urbanität« zu fördern?), zum anderen führt das europaweit brisante Thema *Integration* in diese Richtung (Lässt sich integratives Zusammenleben durch eine bestimmte Ausgestaltung unserer städtischen Straßen und Plätze unterstützen? Wenn es dabei um bestehende Quartiere geht: Welche transformativen Eingriffe in die historische Bausubstanz sind erforderlich?).

5 In der Architektur- und Stadtplanung werden mit dem Ausdruck *halböffentlicher Raum* jene freien bzw. überbauten Bereiche umschrieben, die in privatem Besitz sind, sich gleichzeitig jedoch in ihrer Funktion der Nutzung durch eine – zumeist vordefinierte, auserwählte – Gruppe öffnen. Die Regeln über Art, Ausmaß und Zeit dieser Öffnung werden durch den Eigner/ die Eignerin bestimmt, zum Teil werden sie aber auch von den NutzerInnen über soziale Verhaltenskodexe verhandelt. Zu halböffentlichem städtischem Raum zählen vor allem Passagen, Shopping-Center, Museen, Verwaltungsgebäude mit Parteienverkehr etc., aber auch – quasi im Kleinmaßstab – die Geschäfte und Lokale in den Erdgeschossen, die über ihre Vitrienen und Ganzverglasungen mit dem öffentlichen Raum der Straße kommunizieren. Halböffentliche städtische Räume sind in Aufgabe, Organisation und Ausstattung deutlich sowohl von öffentlichen als auch von privaten (Gärten, Höfen, Wohnungen etc.) abgegrenzt.

platzverpflichtung⁶, missgelenkte Ausschüttung von Förderungen⁷) wird das Wiener Erdgeschoß zunehmend stärker entsiedelt bzw. homogenisiert.

Mit der Bezeichnung Wiener *Erdgeschoß* bzw. *Parterre* wird in der vorliegenden Abhandlung sowohl der freie als auch der umbaute Raum gefasst – denn beide stehen in direkter Abhängigkeit zueinander, ihre Nutzungen bedingen sich gegenseitig und können deshalb nicht unabhängig voneinander betrachtet werden.

Im vorliegenden Text wird die Struktur und das Potenzial des städtischen Parterres der Wiener Gründerzeit anhand der Themen *Bebauungsstruktur*, *Bevölkerungsdichte* und *Verkehr* (hier im Kapitel *Straße und Gehsteig*) analysiert (Kap. 2–4), wobei die Sockelzone der Wohnviertel abseits der Einkaufsstraßen im Zentrum des Interesses steht.⁸ Die Diskussion des Nutzungspotenzials wirft zwangsläufig die Frage nach den potenziellen NutzerInnen auf, weshalb der Exkurs in das Thema der gesellschaftlichen Vielfalt (Diversität) der Wiener Bevölkerung im Kapitel 5 *Nutzungsstrategien für das Wiener Parterre* naheliegend erscheint. Darüber hinaus behandelt der Artikel in den Kapiteln 6 *Wiener Parterre-Planung?* und 7 *Schluss* die Frage nach den konkreten Möglichkeiten der stadtplanerischen Direktive, Einfluss auf die Nutzung des gründerzeitlichen Erdgeschoßes zu nehmen.

Der methodische Ansatz geht von spezifischen lokalen Bedingungen der stadtstrukturellen Situation aus, er umfasst transdisziplinäre Erkenntnisse aus der Verkehrs- und Stadtforschung und basiert zudem auf den sozialwissenschaftlichen Ansätzen der Integrations- und Diversitätsforschung.

-
- 6 Die Wiener Stellplatzverpflichtung ist über das Wiener Garagengesetz geregelt. Sie schreibt bei Neu- und Zubauten sowie bei Änderungen der Raumwidmung die Schaffung von Stellplätzen auf dem Bauplatz – bzw. die Entrichtung der Ausgleichsabgabe an die Stadt Wien, oder die Anmietung eines Stellplatzes in einem Umkreisradius von ca. 500 m – vor: Per Wohneinheit muss ein Stellplatz hergestellt werden. Anfänglich wurde dabei das sog. 1:1-Gebot verfolgt, dieses erlaubte den Einbau von Kleinstgaragen mit einem einzigen Stellplatz. Der damit unweigerlich verbundene Verlust eines Stellplatzes im öffentlichen Raum (nämlich durch die Einfahrt) wurde dabei in Kauf genommen. Seit 2004 gibt es zumindest eine 1:2-Regelung. Derzeit wird eine 1:3-Regelung diskutiert. Dabei stellt das Verhältnis zwischen bestehenden und fehlenden Stellplätzen im öffentlichen Raum erwiesenermaßen ein wirksames Regulativ zur Eindämmung der stetig steigenden Kfz-Anmeldungen dar. Deshalb wird öffentlicher Stadtraum in Zürich nicht in erster Linie als Depot für Pkw gedacht: Für die Genehmigung zur Schaffung eines neuen Pkw-Abstellplatzes müssen dort diverse strenge Auflagen erfüllt werden.
- 7 Von Seiten des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds WWFF ist z. B. eine finanzielle Förderung für den Einbau von Garagen möglich (Wiener Garagenaktion). Andererseits wird bei einer etwaigen Sanierungsförderung das Steigen der Mieten nicht präventiv regulierend abgefangen oder unterbunden. Brettschneider sieht im »Mietanstieg infolge von Sanierung« einen primären Grund für Lokal-Leerstände (Brettschneider 2008b, 58).
- 8 Die Sockelzone meint den Sockelbereich eines Gebäudes oder eines gesamten Baublocks. Im Allgemeinen entspricht die Sockelzone dem Erdgeschoß, in besonderen Fällen umfasst sie jedoch auch ein mit dem Erdgeschoß funktionell oder optisch in Verbindung stehendes erstes Obergeschoß – Halbgeschoß oder Mezzanin genannt. Das Parterre der Versorgungs- und Einkaufsstraßen wird nach anderen Kriterien und Gesetzen organisiert: Der zumeist sehr effiziente ökonomische Druck vermag es, Leerstände eher zu verhindern und für eine adäquate Wahrnehmung durch Wirtschaft und Politik zu sorgen. So sind etwa die derzeit 579 »freien Geschäftslokale«, die über das Servicecenter Geschäftslokale – ein Service der Wirtschaftskammer Wien – zur Vermittlung bereitstehen, sämtlich in den sogenannten Versorgungsstraßen der Bezirke gelegen.

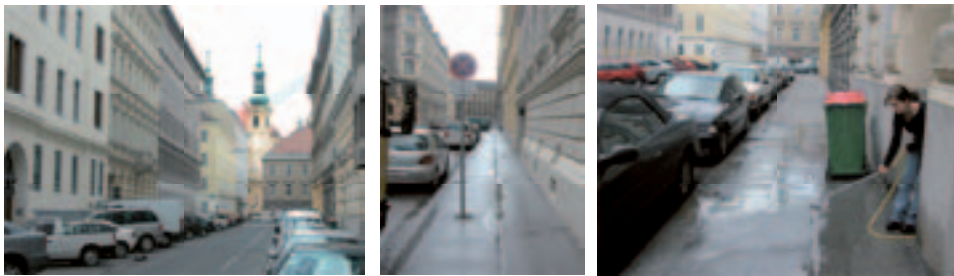
2. Bebauungsstruktur

2.1 Die baulichen Eckdaten

Die strukturelle Ausgangslage für eine Nutzungsintensivierung des gründerzeitlichen Erdgeschoßes muss als besonders unvorteilhaft gewertet werden: Enge und Unterbelichtung zeichnen das Parterre, die auf die Bautätigkeit der Gründerzeit rekurrierenden Straßenräume aus. Die damals geltenden Baubestimmungen gaben »Fahrtstraßen« von fünf (9,15 Meter, ab 1930) bzw. acht Klafter (14,63 Meter, um 1948) vor; ab 1870 wurden 16 bzw. zwölf Meter gefordert. Die durchschnittliche Straßenbreite liegt heute demnach zwischen neun und 16 Metern und ist damit in Relation zu den faktischen Gebäudehöhen von ca. 25 Metern äußerst gering bemessen. Mit gängigen 30 bis 35 Metern Straßenbreite ist die Dimensionierung der Berliner Wohnstraße z. B. zwei- bis dreimal so breit. Daraus ergibt sich für Wien eine relativ schwache Lichtversorgung der unteren Geschoße. Diese schlechte Belichtungssituation über die enge Straße wird hofseitig noch übertroffen durch minimal bemessene Licht- und Luftschächte sowie durch oberflächenversiegelte (mit Bodenbelag) oder gänzlich zugebaute Höfe (mit Hinterhofgebäuden) – ein Umstand, der das Mikroklima noch zusätzlich nachteilig beeinflusst.

Die Regulierungspläne, nach denen die städtebauliche Entwicklung der Gründerzeit ablief, bezweckten die Schaffung möglichst vieler, rationell bebaubarer Parzellen, um für die ständig anwachsende Bevölkerung Wohnraum zu schaffen. Daher erklärt sich die per Gesetz tolerierte, extreme Ausnutzung der Grundstücksflächen: die Bauordnung von 1881 erlaubte z. B. eine 85-prozentige Verbauung des Grundstücks (Psenner 2005, 8).⁹

Abbildung 3: Straßenprofil im Wiener Gründerzeitviertel – schmaler Gehsteig ca. 1,70 m



Quelle: Bilder aus dem Archiv der Autorin, © Psenner

Die durchschnittliche Gehsteigbreite der Wiener Gründerzeitstraße beträgt 1,70 bis 2,30 m; im Vergleich dazu misst der New Yorker *sidewalk* z. B. mindestens vier Meter. Enge Gehwegsituationen bringen FußgängerInnen jedoch dazu, den Schritt zu be-

⁹ Mit der Aussage, dass Haushöfe »zureichend geräumig angetragen werden« sollen, erhielt die Bauordnung von 1843 keine exakte Vorgabe. Erst die Bauordnung aus dem Jahr 1881 schreibt vor, dass wenigstens 15 Prozent der Parzelle unverbaut bleiben und »der größere Teil davon dem Haushof zu-fallen« sollte.

schleunigen und die Aufmerksamkeit auf das Ende dieser als unangenehm und beengt empfundenen Situation zu lenken (Psenner 2004b, 133). Eine geeignete Gehsteigbreite ist zudem Voraussetzung, um sich in angenehmer Distanz zu begegnen und sich in Gruppen aufhalten zu können; dieses *social gathering*¹⁰ führt dann wiederum dazu, dass öffentlicher Raum vorteilhaft wahrgenommen werden kann.

2.2 Das strukturelle Potenzial

Das baulich-strukturelle Entwicklungspotenzial der gründerzeitlichen Stadt liegt in seiner streng modularen und kleinteiligen Parzellenstruktur: Raumeinheiten können über die Parzellengrenze hinaus zusammengelegt oder auch wieder getrennt werden. Dadurch entsteht Nutzungsflexibilität und Diversität. Das Entwicklungspotenzial lässt sich außerdem in der nutzungs-offenen Ausgestaltung festmachen: die Architektur schreibt keine spezielle Nutzung vor, vielmehr erlaubt sie vornehmlich aufgrund der großzügigen Raumhöhen unterschiedlichste Bespielungen – Nutzungsneutralität.¹¹ Raith umschreibt die Gesamtheit dieser Vorzüge mit dem Begriff »Regalstruktur« (Raith 2000).

Ein weiterer Vorteil ergibt sich aus der städtebaulichen Struktur der Blockrandbebauung¹², welche wegen der vorhandenen Wohnungsvielfalt und wegen leistbarer Wohnungen im Gesamtgebäude eine hohe soziale und kulturelle Mischungsdynamik aufweist (Brettschneider 2008a). Damit vermag sie auch das von einer »europäischen Stadt«¹³ geforderte Potenzial zur integrativen Diversität unter gewissen Voraussetzungen bereitzustellen.

3. Bevölkerungsdichte

3.1 Zusammenhang zwischen Bevölkerungsdichte und Erdgeschoßnutzung

In der Mehrzahl der europäischen Städte ist die Wohnungsbau- und Wohnungsmarkt-Situation vom steigenden Zuwachs der Wohnraumbedürfnisse geprägt. Nach dem

10 Der Begriff *social gathering* verweist auf Jane Jacobs' stadttheoretisches Gesamtwerk.

11 Im Gegenzug dazu schreiben *aktuelle* Bauordnungen für Wohn- und Aufenthaltsräume eine minimale lichte Raumhöhe von 2,50 Meter vor. Da eine größere Raumhöhe nicht zuletzt auch Mehrkosten verursacht, halten sich Bauträger strikt an diese restriktive Vorgabe. Außerdem wird das Erdgeschoß von Neubauten zumeist als Müll-, Rad- und Kinderwagenabstellraum konzipiert, wofür eine lichte Raumhöhe von 2,20 Meter erlaubt ist. Auf diese Weise wird eine anderweitige Nutzung von vornherein – und zwar für die gesamte Lebensdauer des Gebäudes! – ausgeschlossen: Geschäftslokale, Kaffeehäuser, Praxen etc. brauchen großzügigere Räumlichkeiten. Es ist unmöglich, aktuelle Neubauten durch Raumzusammenlegungen etwa in Kindergärten, Tanzstudios, Anwaltskanzleien etc. umzugestalten. Die Raumproportionen wären »erdrückend«, Akustik und Umluft unvorteilhaft.

12 Die Blockrandbebauung stellt eine allseitig von Straßen umfasste Gebäudegruppe dar. Der Wiener Block basiert auf einem gleichmäßigen Straßenraster, das zu einem neutralen Blockraster mit absolut gleichwertigen Fassaden führt. Das einzelne Gebäude ist jedoch hierarchisch organisiert und beherbergt verschiedene soziale Schichten: über der Belle Etage liegen kleine, kostengünstige Garçonnières.

13 Die »europäische Stadt« wird hier als Begriff der lokalen Festmachung verstanden; die derzeit stattfindende Diskussion um die Existenz einer »Europäischen Stadt« als Strukturbegriff sei an dieser Stelle ausgeklammert.

Zweiten Weltkrieg gab es einen Pro-Kopf-Bedarf von 15 m², heute liegt der Durchschnitt bei ca. 40 m², mit steigender Tendenz (Stieß 2003, 6). Die Prognosen für das nächste Jahrzehnt gehen bis zu 50 m² pro Person; in einzelnen Städten in der Schweiz – z. B. Bern – sind solche Zahlen bereits erreicht.¹⁴ Das Wohnen hat sich aufgrund von kürzeren Arbeitszeiten und einer kürzeren Lebensarbeitszeit zu einer zunehmend zeit- und raumintensiveren Lebensbeschäftigung entwickelt.¹⁵

Insbesondere vor diesem Hintergrund des kontinuierlich steigenden Pro-Kopf-Bedarfs an Wohnraum, welcher dazu führt, dass immer weniger Menschen in großen bzw. in einstigen Familienwohnungen leben – laut Hochrechnungen der Statistik Austria lag die durchschnittliche Haushaltsgröße in Wien 2009 bei 1,99 Personen –, aber auch im Hinblick auf den prognostizierten Bevölkerungszuwachs¹⁶ und die zunehmende Singularisierung der Haushalte¹⁷ muss man eine punktuelle Bevölkerungsverdichtung innerhalb der gründerzeitlichen Baustruktur durch Neu-, Um- oder Zubauten befürworten. Vorausgesetzt, die damit hervorgerufene räumliche Dichtezunahme wird durch eine entsprechende Erhöhung des nutzbaren Freiraumangebots – d. h. durch eine bauliche Entdichtung andernorts, z. B. durch Hofentkernung¹⁸ und Abbruch von abgewohnter Bausubstanz – kompensiert.

Die Besiedlung der gründerzeitlichen Baustruktur ist als solche nicht zu dicht. Die auf dem Blockraster beruhende Struktur verträgt, wie der große Bevölkerungsboom zu Beginn des 20. Jahrhunderts veranschaulicht – Wien zählte um 1910 bei wesentlich geringerer Gebäudeanzahl rund 2,1 Millionen EinwohnerInnen –, große Bevölkerungsdichten.¹⁹

14 www.bern.ch, 9.10.2010.

15 Der durchschnittlichen Arbeitszeit von 48 Stunden pro Woche im Jahr 1945 stehen heute 35 bis 38 Arbeitswochenstunden gegenüber; die jährliche Urlaubszeit ist von damals einer auf heute vier Wochen gestiegen. Der Berufseintritt erfolgt zwischen Anfang 20 und 30 Jahren, während wir heutzutage teilweise mit 50 bis 60 wieder ausscheiden.

16 Die Stadtregion Wien (Kernzone, Satellitenstädte und Außenzone) zählt aktuell 2.335.028 EinwohnerInnen. Die Bevölkerungsprognosen für die Kernzone Wien geben bis zum Jahr 2015 ein Wachstum von 60.000 vor (Statistik Austria 2010b).

17 In der Volkszählung von 2001 wurden in Österreich 1,12 Mio. Einpersonenhaushalte erfasst, die Anzahl von 658.164 im Jahr 1971 verdoppelte sich damit nahezu innerhalb von drei Jahrzehnten (Statistik Austria 2010c).

18 »Hofentkernung« meint hier nicht den Kahlschlag aller Innenhofbebauung – die versteckten Winkel und obskuren Ecken der Innenhöfe stellen eine wesentliche Qualität der soziokulturellen Mischung der Blockrandstruktur dar: Vielmehr müssen die Raumzusammenhänge (Straße – Erdgeschoß – Innenhof) eingehend untersucht und die Möglichkeiten ihrer Justierung noch im Detail aufgezeigt werden.

19 103.351 der aktuell 158.842 Wiener Gebäude sind nach 1919 entstanden (Statistik Austria 2009, 352). Die Bevölkerung von 1910 wohnte und arbeitete demnach in einem Drittel des aktuellen Baubestands, wodurch sich die damals herrschenden prekären sozialen und gesundheitlichen Lebensumstände erklären.

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung in Wien seit 1810



Quelle: de.wikipedia.org , 1.4.2011

Der Eindruck einer zu hohen Verdichtung ist demnach nicht primär auf einen Überschuss an Wohnungen, sondern auf den Mangel an gut nutzbaren Freiräumen zurückzuführen (Raith 2000, 108). Dies gilt im Übrigen nicht zuletzt auch für den für BenutzerInnen zugänglichen freien Straßenraum. Dort wo bevölkerungsverdichtende Neubautätigkeit mit Innenhofentkernung einhergeht, führt sie zu positiven stadtstrukturellen Effekten: Zum einen kann sie einer drohenden Ausdichtung und Homogenisierung der Bevölkerung entgegenwirken, zum anderen wird die Belichtungssituation im Erdgeschoß verbessert, womit eine adäquate Nutzung und Auslastung des Parterres in Aussicht gestellt wird.

Letzten Endes muss es also darum gehen, Neubautätigkeit in der gründerzeitlichen Substanz mit den geforderten strukturellen, baulichen Entdichtungsmaßnahmen gesetzlich zu koppeln.

4. Straße und Gehsteig

4.1 Verkehrs- oder Aufenthaltsraum?

Die Grundvoraussetzung für eine praktikable Erdgeschoßnutzung ist neben der oben besprochenen ausreichenden Belichtung eine ansprechende, adäquate, evt. moderat frequentierte Gehsteig- bzw. Gassensituation. Derzeit gilt Straßenraum jedoch in erster Linie als Verkehrsfläche und ist der Nutzung durch den Pkw vorbehalten. Der Individualverkehr und seine Folgeerscheinungen verhindern damit eine sozial verträgliche, urbane Transformation des Wiener Parterres.

Abbildung 5: Straßenraum gehört dem Individualverkehr



Quelle: Bild aus dem Archiv der Autorin, © Psenner

Laut Straßenverkehrsordnung StVO gehört der Fußgänger nicht zu den »bevorzugten Verkehrsteilnehmern«. Gehsteige und Gehwege werden als immanenter Teil des Straßenraums gesehen und sind damit einzig dem Verkehrsfluss vorbehalten; eine Benützung derselben »zu anderen Zwecken als zu solchen des Straßenverkehrs« ist bewilligungspflichtig. In Ortsgebieten ist es auf Gehsteigen zudem verboten, »den Fußgängerverkehr durch unbegründetes Stehenbleiben zu behindern« (§78 StVO). Eine genauere Ausführung, wann Stehenbleiben begründet oder unbegründet ist, fehlt.

Dieser Umstand bildet die rechtliche Grundlage für weitere, aus urbanistischer Sicht als nachteilig zu bewertende Rechtsvorschriften (z. B. Stellplatzverpflichtung), welche die im aktuellen Stadtentwicklungsplan STEP05 festgeschriebene Zielsetzung für den öffentlichen Raum in weite Ferne rückt:

»Straßen und Plätze erfüllen eine wichtige integrative und kommunikative Aufgabe im städtischen Leben. Auch der Straßenraum ist ein wichtiger Lebensraum. [...] Um urbane Identität zu garantieren, sollen ›Orte der Begegnung‹ geschaffen werden und mithilfe zeitgemäßer Gestaltung Straßen, Plätze und Freiräume an die unterschiedlichen ›sozialen‹ Bedürfnisse der Menschen angepasst werden« (Stadtentwicklung Wien, 2005, 63).

Die sowohl von der Wissenschaft geforderte als auch durch die (Umwelt-) Politik seit Jahren propagierte Verkehrsreduktion ist in den bestehenden Stadtvierteln offensichtlich nicht praktikabel. Fließender und ruhender Individualverkehr nehmen kontinuierlich zu. In Bezug auf das gründerzeitliche Erdgeschoß heißt das, dass der öffentliche Raum vor dem Gebäude und oft auch das Parterre selbst in erster Linie der Nutzung durch das Auto zufällt: Die, wie zuvor beschrieben, außerordentlich engen Gassen werden verparkt, die zunehmend leer stehenden Gassenlokale in Kleingaragen umgebaut (Psenner 2004a).

Der Flugzettel anlässlich der Gemeinderatswahl im Oktober 2010 zeigt, dass öffentlicher Raum den »zahlenden Autofahrer/innen« gehört. »Gehsteig-Verbreiterungen, Fahrradständer, Baumpflanzungen und die Übernahme der Schanigärten« gelten als »Methodik des Parkplatz Klauens«.

Abbildung 6: Gemeinderatswahl Oktober 2010: »Flugzettel-Wahlinformation« der Autofahrerlobby



Eine wesentliche Voraussetzung zur nachhaltigen Lösung jener Verkehrsprobleme, welche die Struktur des gründerzeitlichen Wiener Erdgeschoßes maßgeblich betreffen, sind effiziente Schlüsselmaßnahmen (von Seiten der Stadtverwaltung). Ziel muss es sein, die Mehrheit der innerstädtischen *Straßenräume als Aufenthaltszonen* zu definieren und diese Kategorisierung per Gesetz zu verankern. Zum Beispiel nach Vorbild niederländischer Kommunen, wo nur eine begrenzte Zahl von Straßen innerhalb der geschlossenen Ortschaft den Status »Verkehrsader« erhält (Höchstgeschwindigkeit: 50 km/h), während die übrigen Straßen nach den Prinzipien der »nachhaltigen Sicherheit« als »Aufenthaltszonen« (30 km/h) gelten.

4.2 Lösungsstrategien – Wien

Im Juni 2010 wurde vom Umweltausschuss des österreichischen Nationalrats eine Novelle zum Immissionsgesetz Luft (IG-L) beschlossen.²⁰ Die Novelle bestimmt u. a. die Kriterien, nach denen ab Mai 2011 Kraftfahrzeuge klassifiziert werden sollen. Den Bundesländern ermöglicht das Gesetz die Einrichtung von Fahrverbotszonen für die einzelnen Klassen, sogenannten Umweltzonen.²¹ Um wirtschaftspolitischen Bedenken präventiv entgegenzukommen, wurde die Effizienz der Novelle jedoch noch vor deren Inkrafttreten über diverse Ausnahmeregelungen für Betriebe und den Werkverkehr im Allgemeinen gemindert.²²

20 Die Novelle (BGBl. I Nr. 70/2007) dient der Umsetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinie sowie der Lösung von Problemen bei der Anwendung des Immissionsschutzgesetzes Luft im Verkehrsbereich, sie sieht u. a. die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nach Abgasklassen, nach §14a vor.

21 So etwa nach Vorbild der Berliner Umweltzone UZ: www.berlin.de/sen/umwelt/luftqualitaet/de/luftreinhalteplan/umweltzone_allgemeines.shtml#u1, 31. 3. 2011.

22 Vgl. hierzu den Text zur *Debatte über Klimaschutz und thermische Sanierung im Umweltausschuss* laut Parlamentskorrespondenz Nr. 515 vom 23. 6. 2010.

Der Versuch, den Individualverkehr zurückzuschrauben, scheint (wirtschafts-) politisch schwer verhandelbar zu sein. Dabei gehört das Auto, abgesehen vom Flugverkehr, zu den meist subventionierten Verkehrsmitteln:

»Ein durchschnittlicher Pkw-Lenker deckt nur etwa 40 % seiner von ihm verursachten Kosten, beim Lkw-Verkehr liegt der Deckungsgrad bei etwa 25 %« (Sammer 2007)²³.

So müsste nach Sammer der Treibstoffpreis bei realer Kostenwahrheit etwa drei Euro per Liter betragen. Weiters gilt es zu beachten, dass ein Pkw durchschnittlich pro Tag nur 40 Minuten in Betrieb ist und mehr als 23 Stunden im öffentlichen Raum geparkt wird (Karl-Franzens-Universität 2008, 12).

Aktuelle Zahlen und Fakten aus dem Umweltministerium geben jedenfalls die Dringlichkeit der Situation aus einem anderen, in diesem Zusammenhang nicht vernachlässigbaren Blickwinkel wieder:

»Die Verkehrsleistung im Personenverkehr hat von 1990 bis 2008 von 83,2 Mrd. auf 106,2 Mrd. Personenkilometer (27,6%) zugenommen. Sowohl 1990 als auch 2008 wurde der Großteil der Personenkilometer mit dem Auto zurückgelegt (...). Im gleichen Zeitraum hat der Anteil von Bahn, Mofa, Rad und Fußwegen abgenommen« (Umweltbundesamt 2010a, 113).

Das Erreichen der Kyoto-Ziele, nämlich die Reduktion der Treibhausgasemissionen um 16 Prozentpunkte in Relation zum Ausgangsjahr 2005,²⁴ ist laut Analyse des Klimaschutzberichts 2010 fraglich. Dabei weist der Verkehrssektor die größte Abweichung vom sektoralen Ziel der Klimastrategie auf, sodass dort die größten Potenziale zur Minderung schädlicher Emissionen gesehen werden.²⁵ Die rasante Steigerung des Verkehrs stellt bei der Umsetzung der in der Energiestrategie vorgeschlagenen Maßnahmen das größte Problem dar: Die durch den Einsatz von Biokraftstoffen sowie durch Effizienzsteigerungen bei Einzel-Kfz erreichten Emissionsminderungen werden durch die steigende Verkehrsleistung kompensiert (Umweltbundesamt 2010b).²⁶

Der Fachdiskurs führt die *»kompakte, vielfältige und differenzierte Stadt«* als Lösungsansatz an, schenkt aber den Komponenten technische CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich (Motorenentwicklung) und wirtschaftliche Emanzipation vom Ölpreis-

23 Bei dieser gesamtwirtschaftlichen Kostenbetrachtung sind alle Folgewirkungen, wie Lärm, Abgaschäden, gesundheitliche Schäden, Treibhauseffekt durch CO₂-Emissionen etc. inkludiert. Der nicht von AutonutzerInnen gedeckte Teil dieser Kosten wird von den AnrainerInnen der Straße in Form von gesundheitlichen Schäden, von der Allgemeinheit bei den Unfallfolgekosten über die Krankenkassenbeiträge sowie von den zukünftigen Generationen in Form von Klimawechselfolgekosten »bezahlt« (Sammer 2007).

24 Die Reduktion der Bereiche, die nicht dem Emissionshandel unterliegen, soll bis zum Jahr 2020 erfolgen.

25 Im Jahr 2008 verursachte der Straßenverkehr in Österreich Emissionen im Ausmaß von 21.667.000 t CO₂-Äquivalenten. Im Jahr 1990 waren es noch 13.519.000 t; dies bedeutet eine Zunahme von 60,3 Prozentpunkten. Der Straßenverkehr ist damit für ein Viertel der gesamten Emissionsmenge verantwortlich (Umweltbundesamt 2010a, 109).

26 Auch der durch den Konjunkturreinbruch verursachte temporäre Rückgang der Emissionen vermag es nicht, den Trend zu verändern (Umweltbundesamt 2010a, 43).

markt bedeutend mehr Aufmerksamkeit. Dabei wird die stadtsystemische Facette besonders klar, wenn man die statistischen Zahlen veranschaulicht: Die Anzahl der in Wien zwischen 1990 und 2008 hinzugekommenen Pkw beträgt 110.000. Dies entspricht einem zusätzlichen Stellplatzverbrauch von fast 1,3 km² oder 181 Fußballfeldern und bringt eine durch die Parkplatzsuche hervorgerufene Zunahme des Sekundärverkehrs mit sich. Die Erkenntnis der Brisanz der Situation deckt sich durchwegs mit der Ansicht vieler VerkehrswissenschaftlerInnen, dass es eines radikalen Eingriffs in die Organisation des städtischen Individualverkehrs bedarf.

Aus stadtplanerischer Sicht ist der gängigste Lösungsvorschlag für das Problem des ruhenden Verkehrs die Einführung einer Citymaut bzw. die von der Wiener Stadtverwaltung derzeit verfolgte Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung.²⁷ Die betreffenden Statistiken belegen jedoch, dass die Parkraumbewirtschaftung (allein) den gewünschten Dominanzausgleich im Straßenraum nicht herbeiführen kann: Während im Zeitraum 2004 bis 2008 die relative Zahl der in Wien gemeldeten Pkw (Pkw per 1.000 EinwohnerInnen) bei kontinuierlich steigender Bevölkerungszahl sank, verzeichnet man in den vergangenen zwei Jahren wieder einen Anstieg bei den Neuzulassungen.²⁸

Tabelle 1: Motorisierungsgrad: in Wien gemeldete Pkw im Jahresvergleich
(die Zahlen für 2010 sind noch nicht verfügbar)

	Pkw	Bevölkerung (lt. POPREG 1. 1. des jew. Vorjahres)	Pkw per 1000 EW
2009	663.926	1.687.271	393,5
2008	657.192	1.677.867	391,7
2007	657.504*	1.664.146	395,1
2006	658.098*	1.651.437	398,5
2005	655.781*	1.626.440	403,2
2004	655.116*	1.598.626	409,8

Quelle: Statistik Austria (2010d); *Daten rechnerisch ermittelt

(POPREG ist ein Register-basiertes Datenbanksystem von Statistik Austria auf Basis des Zentralen Melderegisters)

27 Das vom Verkehrsforscher Hermann Knoflacher entwickelte – jedoch in Wien noch nicht verfolgte – Äquidistanzmodell (Äquidistanz d. h. gleiche Zugangsdistanz zum Parkplatz und zur öffentlichen Haltestelle) geht in seinem radikalen Ansatz weiter und verspricht im Gegenzug einen »beträchtlichen, nachhaltigen Gewinn für den Stadtraum«. Für die Verkehrsmittelaufteilung verzeichnet er unter den für das Modell geltenden Voraussetzungen (für den Berechnungszeitraum 2003–2033) eine maßgebliche Umverteilung zugunsten von Fuß & Rad und öffentlichem Verkehr; in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung eine Verlagerung, die das derzeit stattfindende Abwandern in den Speckgürtel Wiens stoppt und im Gegenzug eine Aufwertung der inneren Bezirke erwirkt, sodass für den Binnenverkehr der Stadt rückwirkend weitere positive Impulse zutage treten (Knoflacher u. a. 2005).

28 Österreichweit stieg die Anzahl der neu zugelassenen Personenkraftwagen um 2,9 Prozentpunkte auf 328.563 Fahrzeuge (2009: 319.403 Fahrzeuge) – dies ist der höchste jemals erhobene Wert bei Pkw-Neuzulassungen (Statistik Austria 2010d).

4.3 Lösungsstrategien – international mit potenzieller Vorbildwirkung für Wien

Beispiele für starke, von der Stadtverwaltung geleitete Interventionen sind – außerhalb Österreichs – weltweit zu finden: So wurde z. B. der öffentliche Stadtverkehr der kolumbianischen Hauptstadt *Bogotá* Ende der 90er-Jahre revolutioniert: Die Benzinsteuern wurden von fünf auf 25 Prozent erhöht, die Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt und ein modernes Bussystem, mit separaten Fahrspuren für Express- und Lokalbusse, eingeführt. Dieser Umbau kostete 370 Millionen Dollar und wurde in der nur drei Jahre währenden Amtszeit eines einzigen ambitionierten Bürgermeisters abgewickelt.²⁹

In den *Niederlanden* hingegen zählt man auf das nachhaltige Potenzial des Fahrrads. In *Groningen* wird für das Auto über den sog. Verkehrszirkulationsplan – der die Innenstadt in vier Sektoren teilt und ein Kursieren von Sektor zu Sektor nur per Rad und Bus ermöglicht – eine schwächere Stellung innerhalb der Hierarchie festgelegt (Ministerium für Verkehr... 2009, 29).

Amsterdam (742.000 EinwohnerInnen) stellte zur Realisierung von radverkehrspolitischen Zielen in den vergangenen vier Jahren ein kommunales Haushaltsbudget von 100 Millionen Euro zur Verfügung. Damit wurden die »fünf Hauptanforderungen« an eine fahrradfreundliche Infrastruktur (Direktheit, Komfort, Attraktivität, Zusammenhang und Verkehrssicherheit) verwirklicht und außerdem der Aspekt der Förderung des Tourismus verfolgt. Als Konsequenz aus dieser fahrradfreundlichen Gesinnung werden in niederländischen Konglomerationen 35 bis 40 Prozent aller Wege per Fahrrad erledigt, während der Anteil des Fahrrads an allen Wegen österreichweit bei neun Prozent liegt (Ministerium für Verkehr... 2009, 12).

Zudem gelten in niederländischen Kommunen Straßen im Allgemeinen als *Aufenthaltszonen* (siehe oben) und nur eine begrenzte Zahl von Straßen innerhalb geschlossener Ortschaft erhält den Status der »Verkehrsader« mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Im Stadtgebiet *München* ging man den Weg der geleiteten Information: Über eine groß angelegte Aktion wurde der Versuch unternommen, das Verkehrsmittelwahlverhalten von Zu- und UmzüglerInnen (insg. 205.000 im Jahr 2003) nachhaltig zu beeinflussen.³⁰ NeubürgerInnen befinden sich in einer Umbruchsituation und organisieren ihren Alltag neu. Die Beratungsaktion instrumentalisiert also die Chance, dass in diesem Orientierungsprozess Maßnahmen der Information und Beratung auf besonders fruchtbaren Boden fallen. Zusätzlich wurde die Intermodalisierung³¹ des Verkehrs-

29 Enrique Peñalosa hatte das Bürgermeisteramt von 1997 bis 2000 inne (Czaja 2010).

30 *Das Neubürgerpaket der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH MVG*; Projektzeitraum: 2005–2006, verfügbar unter: http://www.adfc-bayern.de/fileadmin/user_upload/pdf/Verkehr/fachtagung_2007/facht2007doku_nallinger.pdf, 31. 3. 2011.

31 Die Intermodalisierung des Verkehrsnetzes beruht auf der Schaffung eines Gesamtverkehrssystems und damit auf der Verknüpfung der einzelnen Modi (Verkehrsmittel) – Fuß, Rad, Bus, Schiene; grundsätzlich aber auch Flug- und Schiffsverkehr. Diese Transportvorgänge müssen unter Verbindung der Verkehrsträger organisiert werden, sodass eine Transportkette entsteht, die auf der jeweils günstigen Kombination der verschiedenen Verkehrsträger basiert.

mittelangebots vorangetrieben, sodass die von der Verwaltung intendierte Reduzierung der Fahrten im MIV und die Erhöhung des Anteils am Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel) des Umweltverbundes an Attraktivität gewann. Das Projekt (*Neu-*) *Bürgerberatung* wurde im Rahmen des »Gesamtkonzepts Mobilitätsmanagement« mit 555.000 Euro finanziert.

Mobilitätsmanagement wird in der *Schweiz* als Ergänzung zur Infrastrukturplanung gesehen; die Eidgenossenschaft setzt auf die Intermodalisierung des Verkehrsmittelangebots bei gleichzeitiger Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum:

»Mit der Festlegung maximal zulässiger Parkplatzzahlen trägt die Parkplatzverordnung (in Basel) maßgeblich dazu bei, dass das Verkehrsaufkommen im Kantonsgebiet auf einem stadt- und umweltverträglichen Niveau bleibt.«³²

Auch *Zürich* verfolgt in seiner Verkehrspolitik das Prinzip »angebots- statt nachfrageorientierter Mobilitätsplanung«. Die Zürcher Parkplatzverordnung »will ein autoarmes Wohnen ermöglichen. Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer, die ein überzeugendes alternatives Mobilitätskonzept vorlegen können, werden aus der Parkplatzpflicht ganz oder teilweise entlassen.«³³ Dem erhöhten Wohnflächenbedarf und dem abnehmenden (!) Autobesitz der Bevölkerung wird dadurch Rechnung getragen, dass ein Autoparkplatz für 120 m² Wohnfläche gerechnet bzw. vorgeschrieben wird (in Wien wird für jede Wohnung die Erstellung eines Parkplatzes vorgeschrieben). Außerdem gelten für sogenannte Reduktionsgebiete – Gebiete mit besonders gutem Anschluss an den öffentlichen Verkehr – noch tiefere Parkplatzvorgaben.

5. Nutzungsstrategien für das Wiener Parterre

Abseits der Einkaufsstraßen, in den Wohnvierteln der Wiener Gründerzeitstruktur scheint derzeit also ein einziger Hauptnutzer für das Parterre auf: Dem fließenden und ruhenden Individualverkehr fällt gegenwärtig ein Großteil der offenen und überbauten Flächen zu: Stellplätze im Straßenraum und Garageneinbauten in der Sockelzone des gründerzeitlichen Wohnhauses. Die aufgrund dieses Ungleichgewichts erwartbaren Raumnutzungskonflikte werden jedoch nicht aktiv *ausgetragen*, vielmehr wird von vornherein zugunsten des Autos entschieden, eines aus sozialwissenschaftlicher Sicht elitären Mediums, das lediglich einem Teil der Wiener Stadtbevölkerung zugute kommt, dessen Folgekosten jedoch von allen getragen werden müssen.

Eröffnet man jedoch eine Diskussion zu den »hypothetisch uneingeschränkten« Möglichkeiten der Erdgeschoßnutzung, so drängt sich zwangsläufig die Frage nach den potenziellen NutzerInnen auf, sodass an dieser Stelle ein Exkurs in das Thema der gesellschaftlichen Struktur der Wiener Bevölkerung folgt.

32 Stadt Basel, Bau- und Verkehrsdepartment, Mobilität, verfügbar unter: www.mobilitaet.bs.ch/themenundprojekte/parkieren/parkplatzverordnung, 1. 4. 2011.

33 Stadt Zürich, Tiefbau- und Entsorgungsdepartment, verfügbar unter: http://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/mobilitaet/autoverkehr_parkierung/parkierung.html, 1. 4. 2011.

5.1 Wiens Bevölkerungsstruktur, das Thema der gesellschaftlichen Vielfalt (Diversität) und die Frage nach den potenziellen Erdgeschoß-NutzerInnen

Wien verzeichnet eine kontinuierliche Bevölkerungszunahme, die vornehmlich auf Migration, eine im Zusammenhang damit stehende, höhere Geburtenrate und die zunehmende »Alterung der Gesellschaft« zurückzuführen ist. Der derzeitige Bevölkerungsstand von 1.713.957 wird laut Statistik Austria mit 1.345.883 ÖsterreicherInnen und 368.074 Nicht-ÖsterreicherInnen beziffert (Statistik Austria 2011).

Abbildung 7: Bevölkerung mit ausländischer Staatsangehörigkeit am 1. 1. 2010



Quelle: Statistik Austria (2010e), 106

35,8 Prozent der Wiener Bevölkerung bauen ihr gesellschaftliches Leben auf eine aktive Migrationserfahrung auf (Statistik Austria 2010e, 107). Die Zahl jener WienerInnen, deren Sozialisation auf einer *passiven* Migrationserfahrung beruht, die also selbst österreichische StaatsbürgerInnen sind und deren Vater oder Mutter im Ausland geboren wurde, ist dabei noch gar nicht berücksichtigt. Damit wird klar, dass der migrations-theoretische Zugang ein bedeutsames Element für die Erforschung des Nutzungswandels der Erdgeschoß-Struktur darstellen muss. Die Entwicklungschancen des gründerzeitlichen Erdgeschoßes sollen im Hinblick auf seine realen und potenziellen, aktuellen und zukünftigen BenutzerInnen aufgezeigt werden. Um dabei den Blick offen zu halten für die weiteren Zusammenhänge, in denen soziale, kulturelle und religiöse Unterschiede produziert und reproduziert werden, muss jedoch die Beschränkung auf eine reine migrationsbezogene Perspektive aufgelockert werden.³⁴ Diesen Weg geben die

34 In der sozialwissenschaftlichen Migrationsforschung wird das »Leben mit Migrationshintergrund« zunehmend stärker in all seinen unterschiedlichen ethnischen, religiösen, kulturellen und gesellschaftlichen Facetten wahrgenommen, in all seinen sich überschneidenden Formen von Unterschiedlichkeit. Denn eine triviale Zuordnung nach Herkunftsland ist nicht nur dort unzulänglich, wo MigrantInnen sich mit mehreren Nationen identifizieren und wo es um den Aspekt der *Transnationalität* bzw. der *Mehrfachidentität* geht. Wie Boris Nieswand in seinem jüngst publizierten Artikel »Diversität und Gesellschaft« (2010) beschreibt, betrifft die »Heterogenisierung der Zuwanderung (...) neben der Verteilung von Migranten auf Herkunftsländer noch weitere Dimensionen, wie

diversitätstheoretischen Grundgedanken als Ansatz vor (Nieswand 2010, Vertovec 2007). »Diversität« meint hier »gesellschaftliche Vielfalt« – die klassischen Migrationsfaktoren (Sprache, Religion, kulturelle Sozialisation) werden von ethnologisch unspezifischen Faktoren (Alter, Geschlecht, sexuelle Ausrichtung, Behinderung etc.) überlagert, sodass letztendlich die sozialwissenschaftliche Grenze zwischen Personen mit und ohne Migrationshintergrund verschwimmt (Nieswand 2010).

Die Minderheiten und Mehrheiten einer diversifizierten Gesellschaft, die in der realräumlichen privaten, öffentlichen und halböffentlichen Parterre-Struktur Wiens aufeinandertreffen, sich interaktiv mischen und integrieren können, sind vielfältig.³⁵ Sie lassen sich in verschiedenste, sich oftmals überschneidende Gruppierungen fassen, deren Benennung aus einer Folge von klassischen, aber partiellen und einschichtigen Zuschreibungen (Alter, Geschlecht, Ethnien etc.) resultiert:³⁶

- Junge Geschäftstreibende mit Migrationshintergrund, die gemäß ihrem traditionellen Verständnis von wettbewerbsfähiger selbstständiger Arbeit ein – mitunter risikofreudiges – Betätigungsfeld suchen (Kessler u. a. 2007).

Jedoch bleibt bei ihren Handlungsoptionen in Bezug auf das Gewerbe und das ethnische Gewerbe die architektonische Strukturen vorgebende Rolle des Erdgeschoßes ausgespart.

- VertreterInnen der Creative Industries, die aus eigenem Antrieb die Wirkungsfähigkeit des Wiener Erdgeschoßes nutzen können/ wollen und damit ein beträchtliches Potenzial für die weitere Entwicklung dieses Bereichs mitbringen (Mullholland 2010, Fogarasi 2001).

Nach dem Vorbild des Immobilienunternehmens Lenikus GmbH, welches seit dem Jahr 2004 ein sog. »Residency Programm« für KünstlerInnen betreibt und dafür im November 2010 den Österreichische Kunstsponsorpreis »Maecenas« erhalten hat, könnten Erdgeschoßlokale von der Stadt angekauft/ gepachtet und über ein Auswahlverfahren für einen gewissen Zeitraum an junge KünstlerInnen vergeben werden.

- (Alleinerziehende) Mütter, die für den beruflichen Wiedereinstieg eine finanziell leistbare und dennoch flexible Betreuung für ihre Kinder suchen und zwar auch in

die Motivationen der Zuwanderer, den aufenthaltsrechtlichen Status, das schulische und berufliche Qualifikationsniveau, sprachliche Kompetenzen, religiöse Orientierungen, Aufenthaltsdauer sowie Art und Charakter der Beziehungen ins Herkunftsland. Auch diese Faktoren beeinflussen Erfahrungen, Einstellungen und Lebenschancen von Zuwanderern, verlaufen aber quer zu der Einteilung von Migranten nach ihren Herkunftsländern.«

35 Integration ist gesellschaftliche Teilhabe, sowohl von Angehörigen von Minderheiten als auch von Angehörigen der Mehrheit. Integration ist kein statischer Zustand, sondern ein fortlaufender interaktiver Prozess – denn das Integrieren ereignet sich im Alltag durch aneinander orientiertes und wechselseitig interpretiertes Handeln. »Indem sie in Erscheinung treten, sich darstellen, gegenseitig wahrnehmen, mitteilen, bekannt machen, sich gegenseitig austauschen, mit dem Anderen auseinander setzen, Räume und soziale Positionen einnehmen, setzen sich Individuen zueinander in Beziehung und verorten sich in Stadt und Gesellschaft. (...) Integration erfolgt im Medium einer städtischen Mikrowelt, die zunehmend heterogen und von einer Vielzahl von Lebensformen, -stilen und -entwürfen geprägt ist und die alle – Alteingesessene wie Zugewanderte – dazu zwingt, den eigenen Platz in dieser Gesellschaft selbständig zu suchen und ihre Lebenswelt kreativ zu gestalten« (Steffen u. a. 2004, 6)

36 Die folgende Liste der potenziellen »NutzungsanwärterInnen« basiert auf den Feldforschungen der Autorin und auf Diskussionen im FachkollegInnenkreis.

Zeiten und/ oder zu Konditionen, die durch das sogenannte *Wiener Modell*³⁷ nicht gedeckt sind.

Nach wie vor fällt in Österreich die Hauptverantwortung für Kinderbetreuung und Familienarbeit zumeist den Frauen zu. Mütter hasten nach ihrer Erwerbsarbeit zu ihren Kindern, erledigen am Weg noch schnell die notwendigen Einkäufe und nehmen, zu Hause angelangt, die »liegendebliebene« Hausarbeit in Angriff. Kinderbetreuungsstätten im Erdgeschoß eines jeden Gründerzeitblocks – in nächster Nähe zur Wohnung und damit auch für ein Kleinkind fußläufig erreichbar – könnten z. B. die jetzigen, grobmaschig über die Stadt verteilten und dadurch unflexiblen Strukturen ersetzen, die durch das notwendige Abholen und Bringen der Kinder mit dem Auto besonders prekäre Verkehrsspitzen erzeugen.

Aktuelle Auslobungen wie der »Bildungscampus Hauptbahnhof Wien« zeigen jedoch, dass die Stadt hier den entgegengesetzten Weg einzuschlagen scheint.³⁸

- Kinder, die gemäß ihrem altersbedingten Aktionsradius ein Umfeld suchen, in dem sie sich relativ eigenständig bewegen können.

Um zu verhindern, dass Familien mit Kindern weiterhin in den »Speckgürtel« abziehen, dass die Zahl der EinpendlerInnen damit steigt und die Verkehrsbelastung zunimmt, sollten im Gegenzug kindertaugliche städtische Räume im unmittelbaren Wohnumfeld geschaffen werden. Die Anforderungen, die an diese Räumlichkeiten gestellt werden, sind: schwellenfreie Zugänglichkeit – im Sinne physischer und psychischer Barrierefreiheit – und direkter Konnex zu Frei- bzw. Grünräumen. Es muss wieder möglich werden, (auch kleine) Kinder einmal unbeaufsichtigt – statt in den eigenen Garten – in die Spielräume im Erdgeschoß oder in den Hof schicken zu können. Das ist jenes Plus, das sich Eltern durch ihren Rückzug in die Peripherie erhoffen und das es hier zu ersetzen gilt.

- Jugendliche mit aktiver, passiver oder ohne Migrationserfahrung, die Platz für ihre Versuche zur Eingliederung in die Erwachsenenwelt brauchen.

In Bezug auf die Prognosen zur Altersentwicklung nimmt Wien eine Sonderstellung ein: Während gesamt betrachtet Österreichs Bevölkerung altert, wird für den Großraum Wien eine Zunahme an Kindern und Jugendlichen im Alter bis zu 19 Jahren erwartet. Bis zum Jahr 2030 erwartet man ein Wachstum von bis zu 15 Prozentpunkten, der Ausblick auf das Jahr 2050 lässt sogar eine regionale Zunahme von bis zu 40 Pro-

37 Die Magistratsabteilung Wiener Kindergärten (MA 10) organisiert 361 städtische Kinderbetreuungseinrichtungen. Daneben gibt es 492 privat betriebene Kinderbetreuungsinstitutionen, deren Betreuungsplätze durch die Stadt Wien teilfinanziert werden. Die offizielle Homepage der MA 10 führt folgende, etwas ironisch klingende Begriffserklärung an: »Das Besondere am Wiener Modell ist die gemeinsame öffentliche und private Kinderbetreuung«, vgl. <http://www.wien.gv.at/bildung/kindergarten/abteilung/wiener-modell.html>, 1. 4. 2011.

38 Es handelt sich hierbei um eine, an einem einzelnen Punkt verdichtete Betreuungsagglomeration großen Ausmaßes: ein Kindergarten mit elf Gruppen, eine Ganztagesvolksschule mit 17 Klassen und eine Ganztageshauptschule mit 16 Klassen. Dies entspricht rund 1.100 Kindern, die sämtlich zwischen sieben und acht Uhr morgens in die Gudrunstraße im 10. Wiener Gemeindebezirk gebracht werden müssen – voraussichtlich mit dem Auto, da mit einem derartigen Großprojekt die Betreuungsleistung für ein relativ weites Einzugsgebiet abgedeckt werden kann.

zentpunkten (z. B. Schwechat) erfahren (Statistik Austria 2010a). Hier muss es um Orte gehen, die nicht eine Sonderdeklaration als »Jugendräume« aufweisen – vielmehr müssen sie im Gegenteil öffentlich und attraktiv für alle sein, sodass sie von den Jugendlichen aktiv beansprucht werden können, erst dann erfahren sie »ihren« Ort als (gleichwertigen) Teil des Ganzen.³⁹

- Menschen fortgeschrittenen Alters, die mit der Vehemenz und der Geschwindigkeit, in der gesellschaftliche Transformationsprozesse ablaufen, hadern, ungeachtet dessen jedoch ihren Platz (auch) im öffentlichen Raum einfordern.

Im demografischen Trend setzt sich eine Alterung der Gesellschaft durch, wodurch ein funktionierender Arbeitsmarkt für ältere Erwerbstätige immer wichtiger wird. Obwohl jüngere Studien eine Überbewertung der gesellschaftlichen Auswirkungen konstatieren – z. B. gehen Sanderson und Scherbov (2010) davon aus, dass unter Berücksichtigung der gestiegenen Lebenserwartung und der in Gesundheit verbrachten Lebensjahre die sozial-ökonomischen Folgen der Alterung sich als weit weniger dramatisch darstellen als angenommen –, muss man dennoch annehmen, dass sich der für diese Altersgruppe verwertbare Lebensraum prozentuell entsprechend vergrößert.

Denkbar sind hier (barrierefreie) Kaffeehäuser, Räume für koordinationsfreie, ungebundene Geselligkeiten oder vernetzte, betreute Wohnungseinrichtungen für SeniorInnen.

- Menschen, die sich aus diversen Gründen den steigenden Aufwand für Mobilität nicht leisten können/wollen und somit auf eine »Stadt der kurzen Wege« angewiesen sind; Sie nutzen die gründerzeitliche Regalstruktur (siehe Kap 2.2, S. 201), um auf konzentriertem Raum Wohnen, Arbeiten und Freizeit zu vermischen; in Arbeitsräumen kann gewohnt und in Wohnräumen gearbeitet werden.

Die hier angerissene Liste der »NutzungsanwärterInnen« für das Wiener Parterre ist lang und außerordentlich stark differenziert. Sie sollte weitergedacht werden, denn um ein realisierbares Szenario für die Transformation des Wiener Parterres zu entwickeln, gilt es neben der notwendigen Analyse der strukturellen, baulichen und organisatorischen Grundlagen auch die sozialen und gesellschaftlichen Möglichkeiten in ihrem umfassenden Ausmaß zu erkennen.

6. Wiener Parterre-Planung?

Bauordnung und Baugesetze regulieren in erster Linie die Neubautätigkeit, so bleiben Stadterneuerung und -transformation mehr oder weniger außerhalb deren Wirkungsbereichs. Damit scheinen die Ziele zur Verwirklichung stadtstruktureller Umbauten,

³⁹ Zu diesem Thema gibt es gebaute Beispiele, die auf die Möglichkeiten ihrer Adaption für das Wiener Erdgeschoß geprüft werden müssen: z. B. die öffentlich zugängliche *Basketbar* in Utrecht, NL, der *NL Architects*, (http://www.archined.nl/oem/reportages/basketbar/basketbar_e.html, 1. 4. 2011); die Raumgestaltung des Bereiches unter der Autobahn *A8erna* in Zaanstad, NL, ebenfalls *NL Architects* (<http://www.architonic.com/aisht/a8erna-nl-architects/5100103>, 1. 4. 2011) und das *Literarische Stadtmöbel, Lesezeichen Salbke* in Magdeburg, D, von *KARO* architekten* (<http://www.karo-architekten.de/architektur-projekte/52>, 1. 4. 2011).

Adaptionen und Verbesserungen derzeit lediglich indirekt über die Förderungsschiene (Sanierung, Wirtschaftsförderung) realisierbar zu sein.

Die Wiener *Stadterneuerungsstrategie* basiert auf drei Instrumenten: auf dem Wiener *Wohnbauförderungs- und Sanierungsgesetz* (WWFSG 1989), dem Blocksanierungsprogramm des *wohnfonds_wien* (dieser koordiniert u.a. die Blocksanierung) und auf der Tätigkeit der *Gebietsbetreuungen*. Laut Rathauskorrespondenz orientiert sich die Blocksanierung »an ökologisch wirksamen Verbesserungen des Wohnumfelds und peilt über den gezielten Einsatz von Fördermitteln eine städtebauliche, liegenschaftsübergreifende Verbesserung in den erneuerungsdringlichsten Teilen der Stadt an.«⁴⁰ Jedoch erfasst dieser Sanierungsansatz mit den als *erneuerungsdringlich* geltenden Quartieren nur einen Bruchteil der Stadt: Zudem scheinen die Pläne nicht zu greifen und bleiben in speziellen, das Erdgeschoß und den (halb-) öffentlichen Raum betreffenden Aspekten oftmals unrealisiert (Brettschneider 2008a, 2). Insbesondere bei einer geforderten Umstrukturierung der Erdgeschoßzone und bei einer angezeigten Entkernung bzw. Zusammenlegung von Innenhöfen scheidet – laut Brettschneider – die Durchsetzung der Sanierungsaufgaben daran, dass es dazu keine zwingenden, (bau-) gesetzlich geregelten Verbindlichkeiten für die Hauseigentümer gibt.⁴¹ Deshalb fordert Brettschneider – neben einer koordinierten Förderungsschiene (Sanierungs-, Wirtschafts-, Grünraum- und Kulturförderungen) und einer fokussierten Maßnahmenbündelung der Verwaltungsressorts, welche die Blocksanierung auf unterschiedlichen Ebenen berühren⁴² – auch eine gekoppelte Planung für Flächenwidmung und Blocksanierung (Brettschneider 2008a, 2). Dies soll umfassende Verbesserungsvorschriften für das Erdgeschoß ermöglichen. Denn damit könnten rechtliche Mittel zur Durchsetzung der maximalen baulichen Dichte (im Hinblick auf eine Entkernung und Entsiegelung der Innenhöfe), zur Gestaltung der Straßenräume und für parzellenübergreifende städtebauliche Maßnahmen geschaffen werden.

Darüber hinaus muss hier festgehalten werden, dass das Zusammenwirken diverser gesetzlicher Vorgaben – Stellplatzverpflichtung, Adaptionen- und Erneuerungsaufgaben bei Neuübernahmen von Läden und Gewerben im Erdgeschoß etc. – derzeit insofern hinderlich ist, als dadurch der zunehmende Leerstand des Erdgeschoßes noch zusätzlich forciert wird.

Für eine nachhaltige Belebung des Wiener Parterres und eine entsprechende, durch sämtliche Ressorts und Fachbereiche führende, konzertierte Maßnahmenfin-

40 Im Rahmen von Blocksanierungen wurde bis Juni 2010 die Revitalisierung von 168 Wohnhäusern mit insgesamt rund 58 Mio. Euro von offizieller Hand unterstützt (<http://www.wien.gv.at/rk/msg/2010/06/08018.html>, 1. 4. 2011).

41 Entsiegelte (ohne geschlossenen Bodenbelag, sodass z. B. Regenwasser versickern kann), naturnahe Innenhöfe schaffen im dicht verbauten Stadtgebiet nicht nur dringend benötigte Freiflächen, Rückzugsräume und Spielflächen, sie helfen auch bei der Entlastung der Abwasserkanäle, außerdem tragen Begrünungsmaßnahmen in Höfen wesentlich zur Verbesserung des Kleinklimas bei. In Berlin wird der Grad der Oberflächenversiegelung über den ökologischen Kennwert Biotopflächenfaktor BFF sehr genau geregelt.

42 Dies betrifft die Zuständigkeitsbereiche für Sanierung, Grünflächen, Verkehr und Straßenraumnutzung, sowie architektonische und städtebauliche Planung.

dung und -planung muss zuallererst ein systematischer, einheitlicher *Grundrissplan der Erdgeschoßzone* zur Verfügung stehen. Derzeit gibt es hierzu keine zugänglichen Planungsgrundlagen, sodass eine umfassende, flächendeckende Erhebung des aktuellen Zustandes des Wiener Erdgeschoßes, d. h. eine zusammenhängende Grundrissaufnahme erfolgen muss. Gegenwärtig sind die Objekte in den Schutzzonen lediglich unvollständig und zum Teil sehr rudimentär erfasst.⁴³

Der »zusammenhängende Grundrissplan« ZGP bildet die erste Grundlage für jede zukünftige analytische Arbeit und somit für die konzeptionelle Weiterentwicklung der historischen Stadt. Er schafft die notwendige Voraussetzung für eine reale Verortung von direkter Planung und ermöglicht damit effektivere Ergebnisse, um das Wiener Parterre zu beleben. Durch die Erarbeitung des ZGP wird ein wesentliches Instrument zur Überprüfung und Rückkopplung der Forschungsergebnisse geschaffen, zudem wird ein für die reale Planungsarbeit geeignetes Instrument bereitgestellt.

7. Schluss

Das integrative Potenzial stadträumlicher Strukturen liegt darin, räumliche Nähe zu gestatten, beiläufige Treffen zwischen einander Fremden wahrscheinlich zu machen und somit Einblicke in andere Lebenswelten zu ermöglichen. Die entstehenden schwachen Bindungen,⁴⁴ die Differenzen tolerieren und eine stärkere, mit mehr Anpassungsdruck und sozialer Kontrolle verbundene Integration in persönliche Netzwerke und formale Organisationen ergänzen oder auch herbeiführen können, erscheinen in einer heterogenen, stark ausdifferenzierten Gesellschaft höchst relevant.

In der Stadtplanung muss es unter diesem Aspekt also darum gehen, adäquaten Raum zu schaffen, um schwache Bindungen zu fördern. Dies ist im Rahmen der hier diskutierten gründerzeitlichen Stadt unter anderem über das Erdgeschoß und die angegliederten Außenräume möglich. Zwar lassen sich kulturelle Reichhaltigkeit und die Vielschichtigkeit urbaner Verhältnisse auch hier nicht direkt planen oder im Verwaltungsweg verordnen, dennoch lässt sich eine *Disposition zur Mischung* – im städtebaulichen Sinn – herbeiführen:

»Mischung verlangt nach Freiheiten des Arrangierens im Raum und des Sich-Arrangierens in der Gesellschaft. Wenn Mischung als Prozess funktionieren soll, dann muss Beweglichkeit in mehrere Richtungen möglich sein: Annäherung und Rückzug, Zuordnung

43 Die Angaben zu Zustand und Nutzung des Erdgeschoßes sind dabei spärlich bis gänzlich fehlend; oftmals bestehen die Angaben lediglich in der Standardaussage: »Erdgeschoß – Geschäftszone mit neuen Ein- und Umbauten« bzw. »Erdgeschoßzone mit rustiziertem Portalbereich und Tor original erhalten«.

44 Vgl. das sowohl in der Stadtforschung als auch in der Netzwerkforschung diskutierte Thema der *schwachen Bindungen*: Diese losere Einbindung lässt sich – nach Robert Putnam – als Ressource eines Kollektivs verstehen, das als überbrückendes Sozialkapital (»bridging social capital«) unterschiedliche Gruppen miteinander verbindet und sich darin vom verbindenden Sozialkapital (»binding social capital«) unterscheidet, das durch den Zusammenschluss ähnlicher Menschen gebildet wird. Zu nennen ist hierzu besonders Mark S. Granovetters Artikel aus dem Jahr 1983 *The Strength of Weak Ties: a Network Theory Revisited*.

und Trennung. Mischung braucht Geduld und Toleranz. Wenn die Bewegungen nicht zur (Stadt-) Flucht nach außen werden sollen, müssen sie nach innen erfolgen können. Sie brauchen interne Aktionsräume (...). Solche Reserven kosten und sind für Ökonomien, die nur kurze Fristen überblicken, nicht ausreichend argumentierbar. Kalkuliert man aber langfristig, dann machen sich diese Reserven vielfach bezahlt« (Raith 2000, 201).

Der Faktor Zeit muss bei diesbezüglichen Überlegungen im Vordergrund stehen: Es muss notwendigerweise um das Bereithalten von Entwicklungschancen gehen, denn langlebige materielle Strukturen werden gemäß ihrer konzeptionellen Ausstattung Anforderungen ausgesetzt, die zum Zeitpunkt ihres Entstehens noch nicht denk- oder formulierbar sind.

7.1 Maßnahmenkatalog

Aus den vorangegangenen Überlegungen lässt sich zusammenfassend der folgende Maßnahmenkatalog ableiten:

- Straßenräume – zumindest jene innerhalb der gründerzeitlichen Wohnviertel – müssen per Gesetz als *Aufenthaltszonen* definiert werden (etwa über die StVO).
- Neubautätigkeit in der gründerzeitlichen Substanz muss mit den geforderten strukturellen, baulichen *Entdichtungsmaßnahmen* gesetzlich gekoppelt werden.
- Strukturelle und wirtschaftliche Förderung muss evaluiert und breitgefächert koordiniert werden. Ebenso muss das Netz an Verordnungen, die direkten oder indirekten Einfluss auf die Erdgeschoßnutzung nehmen (z. B. die Stellplatzverordnung), im Detail analysiert und entsprechend angepasst werden.
- Geeignete Planungsgrundlagen müssen geschaffen werden: Es bedarf eines einheitlichen, *zusammenhängenden Grundrissplans des Wiener Parterres*.

Literatur

- BGBL I Nr. 70/2007 Gesetzestext. *Änderung des Immissionsschutzgesetzes – Luft (IG-L)*, verfügbar unter: www.parlament.gv.at/PG/DE/XXIV/I/I_00782/fname_188860.pdf, 1. 4. 2011.
- Brettschneider, Betül (2008a) *Blocksanierung, ein städtebauliches Stadtsanierungsprogramm*. In: FORUM, die österreichische Fachzeitschrift für Baukultur, Nr. 3, 1–2.
- Brettschneider, Betül (2008b) *Win wi[e]n: Blockentwicklung Erdgeschoßzone; Optimierung des Blocksanierungsprogramms zur nachhaltigen Entwicklung der Erdgeschoßzone und der (halb) öffentlichen Räume* [Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hg.)]. Wien.
- Czaja, Wojciech (2010) *Autobahn Marsch!* In: Der Standard, 11. 9. 2010, A4.
- Fogarasi, Andreas (2001) *Creative Industries als Gentrifizierer*. In: *dérive*, Nr. 6, 4–6.
- Granovetter, Mark S. (1983) *The Strength of Weak Ties: a Network Theory Revisited*. In: *Sociological Theory*, Nr. 1, 201–233.
- Karl-Franzens-Universität Graz (Hg.) (2008) *Visionen und Konzepte für die urbane Mobilität*. Berichte aus den Umweltsystemwissenschaften 2008/01. Graz.
- Kessler, Irene u. a. (2007) *Ethnische Ökonomien – Bestand und Chancen für Wien*. Endbericht in der Reihe L&R Sozialforschung. Wien.
- Knoflacher, Hermann u. a. (2005) *Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung für Wien und die Ostregion, am Institut für Verkehrsplanung und Verkehrstechnik*. Abschlussbericht TU Wien. Wien.
- Ministerium für Verkehr, Wasserwirtschaft und öffentliche Arbeiten, NL, Direktorat-General für den Personenverkehr (Hg.) (2009) *Radfahren in den Niederlanden*. Den Haag/ Utrecht.

- Mulholland, Tara (2010) *Paris Art Scene's Got a Brand New Beat*. In: The New York Times, verfügbar unter: online.nytimes.com/2010/06/01/arts/oiht-Louise.html?_r=1, 31. 5. 2010.
- Nieswand, Boris (2010) *Diversität und Gesellschaft*. In: Max Planck Multimedial, verfügbar unter: <http://www.mpg.de/jahrbuch/forschungsbericht?obj=359276>, 1. 4. 2011.
- Offerdinger, Dieter/Schultmeyer, Helmut (1975) *Grundrisstypologie der gründerzeitlichen Wohnbauten in Wien*. Verfasst im Auftrag des Koordinationsbüros der Magistratsdirektion der Stadt Wien. Wien.
- Parlamentskorrespondenz Nr. 515 vom 23. 6. 2010, verfügbar unter: www.parlament.gv.at/PG/PR/JAHR_2010/PK0515/PK0515.shtml, 1. 4. 2011.
- Psenner, Angelika (2004a) *Kleingaragen, Kleinhandel und Kleinbürgerlichkeit: Wiens Erdgeschoßzone und öffentlicher Raum*. Vortrag am IFK Wien, Internationales Forschungszentrum Kulturwissenschaften am 28. 6. 2004.
- Psenner, Angelika (2004b) *Wahrnehmung im urbanen öffentlichen Raum*. Wien.
- Psenner, Angelika (2005) *Parterre: Wechselwirkung zwischen Erdgeschoß und Straßenraum in Wien*. In: *dérive*, Nr. 18, 8–11.
- Raith, Erich (2000) *Stadt morphology: Annäherungen, Umsetzungen, Aussichten*. Wien.
- Sammer, Gerd (2007) *Meinungen statt Fakten*. In: Wiener Zeitung, 25. 9. 2007, verfügbar unter: <http://www.wienerzeitung.at/DesktopDefault.aspx?TabID=4287&Alias=dossiers&cob=297200&DossCob=294308>, 30. 3. 2011.
- Sanderson, Warren C./Scherbov, Sergei (2010) *Remeasuring Aging*. In: *Science*, Issue 5.997, 1287–1288.
- Stadtentwicklung Wien (Hg.) (2005) *STEP05 Stadtentwicklungsplan 2005*, verfügbar unter: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/strategien/step/step05/download/pdf/step-gesamt.pdf>, 30. 3. 2001.
- Statistik Austria (Hg.) (2009) *Bericht über die Probezählung 2006. Ergebnisse und Evaluierung*. Wien.
- Statistik Austria (Hg.) (2010a) *Bevölkerungsalterung: Baby-Boom-Generation 2030 bereits in Pension*, verfügbar unter: www.statistik.at/web_de/presse/051897, 21. 3. 2010.
- Statistik Austria (Hg.) (2010b) *Ergebnisse der Bevölkerungsprognose 2010*. Wien, verfügbar unter: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/demographische_prognosen/bevoelkerungsprognosen/index.html#index1, 8. 4. 2011.
- Statistik Austria, (Hg.) (2010c) *Einpersonenhaushalte 1971 bis 2001 nach Geschlecht, Familienstand und Altersgruppen*, Tabelle verfügbar unter: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/haushalte_familienlebensformen/haushalte/023304.html, Stand: 31. 3. 2010 (Zugriff: 31. 3. 2011).
- Statistik Austria, (Hg.) (2010d) *Kraftfahrzeuge – Neuzulassungen. Neuzulassungen 2010*, verfügbar unter: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/verkehr/strasse/kraftfahrzeuge_-_neuzulassungen/index.html, 8. 4. 2011.
- Statistik Austria, (Hg.) (2010e) *Migration und Integration. Zahlen, Daten, Indikatoren*, verfügbar unter: http://www.statistik.at/web_de/dynamic/statistiken/bevoelkerung/bevoelkerungsstruktur/bevoelkerung_nach_migrationshintergrund/051839, 1. 4. 2011.
- Statistik Austria/Österreichischer Städtebund (Hg.) (2010f) *Österreichs Städte in Zahlen*. Wien.
- Statistik Austria (Hg.) (2011) *Bevölkerung zu Quartalsbeginn seit 2007 nach Staatsangehörigkeit und Bundesland*, Tabelle verfügbar unter: http://www.statistik.at/web_de/statistiken/bevoelkerung/bevoelkerungsstand_und_veraenderung/bevoelkerung_zu_jahres-_quartalsanfang/index.html, 1. 4. 2011.
- Steffen, Gabriele u. a. (2004) *Integration und Nutzungsvielfalt im Stadtquartier* [Weber + Partner, Institut für Stadtplanung und Sozialforschung (Hg.)]. Stuttgart.
- Stieß, Immanuel (2003) *Wie viele Quadratmeter braucht der Mensch?* [veröffentlicht am ISOE, Institut für Sozialökologische Forschung], verfügbar unter: www.isoe.de/ftp/IMSwohnnutz-ing.pdf, 8. 4. 2011.
- Umweltbundesamt (Hg.) (2010a) *Klimaschutzbericht 2010*. Wien, verfügbar unter: <http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REP0267.pdf>, 8. 4. 2011.
- Umweltbundesamt (2010b) *Klimaschutzbericht 2010*. Pressemitteilung vom 1. Juni 2010, verfügbar unter: http://www.umweltbundesamt.at/presse/lastnews/newsarchiv_2010/news100601, 31. 3. 2011.
- Vertovec, Steven (2007) *Super-diversity and its Implications*. In: *Ethnic and Racial Studies*, Issue 6, 1024–1054.

Internetadressen

de.wikipedia.org , 1. 4. 2011.

http://www.adfc-bayern.de/fileadmin/user_upload/pdf/Verkehr/fachtagung_2007/facht2007doku_nallinger.pdf , 31. 3. 2011.

http://www.archined.nl/oem/reportages/basketbar/basketbar_e.html , 1. 4. 2011.

<http://www.architonic.com/aisht7a8rna-nl-architects/5100103> , 1. 4. 2011.

<http://www.karo-architekten.de/architektur-projekte/52> , 1. 4. 2011.

http://www.stadt-zuerich/ted/de/index/taz/mobilitaet/autoverkehr_parkierung/parkierung.html , 1. 4. 2011.

<http://www.wien.gv.at/bildung/kindergarten7abteilung/wiener-modell.html> , 1. 4. 2011.

<http://www.wien.gv.at/rk/msg/2010/06/08018.html> , 1. 4. 2011.

www.berlin.de/sen/umwelt/luftqualitaet/de/luftreinhaltplan/umweltzone_aallgemeines.shtml#u1 , 31. 3. 2011.

www.bern.ch , 9. 10. 2010.

Kontakt:

apsenner@email.archlab.tuwien.at