



Wohn(er)leben in der Seestadt

Endbericht der Studie Besiedlungsmonitoring Seestadt Aspern:
Fein- und Metaanalysen 2017

Forschungskooperation (Konzeption, Datenerhebung, Analyse und Berichtslegung):

Institut für Soziologie der Universität Wien

Christoph Reinprecht (Projektleitung), Cornelia Dlabaja, Ivana Raposova, Rebekka Rohner

Kompetenzzentrum für Soziale Arbeit der FH Campus Wien

Christoph Stoik, Johannes Kellner

Stadtteilmanagement Seestadt aspern

Katharina Kirsch-Soriano da Silva

Die Konzeption des Forschungsdesigns sowie Analyse und Synthese wurden gemeinsam vom gesamten Forschungsteam vorgenommen.

Bearbeitung der quantitativen Daten (Sekundär- und Metaanalysen; IFES-Studie „Leben in Stadterweiterungsgebieten 2016“ und Erstbefragung „Besiedelungsmonitorings Seestadt Aspern 2015“): Christoph Reinprecht und Rebekka Rohner.

Ethnographische Feldstudien (Sozialraumanalysen mit mehrmonatigem Feldforschungsaufenthalt): Cornelia Dlabaja.

Ethnographischer Rundgang (“The Changing Faces of Seestadt”): Ivana Raposova.

Fallstudien zu (halb-)öffentlichen Räumen (strukturierte Stadtteilbegehungen und teilnehmende Beobachtungen, Dokumentenanalysen): Christoph Stoik und Johannes Kellner.

Inhaltsverzeichnis

Zum vorliegenden Forschungsbericht: Inhalte und Zielsetzungen	6
Teil 1 Sekundär- und Metaanalysen	12
1. Die Seestadt – ein besonderer Stadtteil?	13
1.1. Deskriptive Analysen der IFES-Befragung „Leben in Stadterweiterungsgebieten“ (2016)	13
Zusammensetzung der Stichprobe	13
Inhalte der Befragung	14
Wege in die Seestadt und Gründe für den Umzug in das neue Wohngebiet	14
Wohnkosten und Leistbarkeit	16
Wohnzufriedenheit : Werte und Zusammenhänge	18
Bewertung des Stadtteils und der Wohnumgebung	20
Soziale Nachbarschaft	24
Erwartungserfüllung	25
Verkehr und Mobilität	26
Mobilitätstypen	28
1.2. Multivariate Analysen zur Erklärung von Wohnzufriedenheit	31
Komponenten der Wohnzufriedenheit	31
Determinanten von Wohnzufriedenheit	32
Zusammenhang von Wohnzufriedenheit und allgemeiner Lebenszufriedenheit	35
Kommt die IFES-Erhebung zu anderen Schlüssen als die Monitoring-Erhebung?	36
1.3. Typologie sozialer Milieus in der Seestadt (Re-Analyse Monitoring 2015)	38
Teil 2 Sozialraumanalyse und Fallstudien zu (halb-)öffentlichen Räumen	41
2.1 (Halb)Öffentliche Räume – Eine Begriffsbestimmung	41
Qualitative Methoden der Sozialraumanalyse	41
Fragestellung und Forschungszugang zur Fallstudie	42
Kategorien der Untersuchung	44
2.2 Die (halb)öffentlichen Räume aus konzeptioneller und materialistischer Perspektive	45
Quartier A	45
See und Seepark	47
U-Bahn-Station und Skaterpark	48
Innenhöfe	49
Spielstraße	50

Maria-Tusch-Straße	51
Sonnenallee	52
Hannah-Arendt-Platz	52
Yella-Hertzka-Park	53
Madame-d’Ora-Park und Seestadtgarten	53
Campus Seestadt und Schulsportplätze	54
Jugend-Point SEA und vienna.transitionBASE	54
2.3 Sozialraumanalyse in der Seestadt	55
Themenfelder im Sozialraum aus der Perspektive der Alltagsnutzung.....	55
Die Familien- und Kindgerechte Stadt.....	55
Stadt der kurzen und langen Wege	57
Die Seestadt ist vielsprachig	58
Die Seestadt ist sozial differenziert	58
Städtische Infrastrukturen und Arbeitsplätze im Stadtteil.....	59
Die SeestadtbesucherInnen.....	61
Prägende Räume und Orte aus Nutzungsperspektive	62
Zentrale Plätze und Straßenräume (Hannah-Arendt-Platz, Maria-Tusch-Straße).....	62
Parks und Spielplätze (der Seepark, Hannah-Arendt-Park, Yella-Hertzka-Park)	63
Wohnungsnaher Freiräume (PPAG, Querkraft, GESIBA, Sozialbau, Baugruppen)	64
Alltagswege der BewohnerInnen	66
Nutzungsintensivität und Formen der Freiräume	67
Nahrungsmittelproduktion in der Seestadt.....	70
Sportstätten.....	70
2.4 Synthesen – qualitative Ergebnisse der Sozialraumanalyse.....	71
Der See – Brennpunkt vielfältiger Ansprüche	71
Fließende Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Räumen	72
Innenhöfe zwischen baulicher Durchlässigkeit und sozialen Grenzziehungen	72
Zahlreiche Freiraumangebote, vielfältige Nutzer*innengruppen und zunehmende Regulation	73
Familienfreundlich und kindergerechte Freiräume.....	74
Zwischen urbanem Gewimmel und kleinstädtischer Ruhe	74
Wachstumssorgen	75
Der Blick in die Zukunft - Urbanitätsversprechen	75

Der Stadtraum als Labor- und Experimentierraum	75
Eine Stadt der kurzen und langen Wege	76
U-Bahnstation – ein Ort der intensiven Regulation	76
Literatur:	77

Zum vorliegenden Forschungsbericht: Inhalte, Zielsetzungen und Kurzfassung der Ergebnisse

Der hier vorgelegte Endbericht der Studie „Besiedelungsmonitoring Seestadt Aspern 2- Fein- und Metaanalysen“ knüpft an das von der MA 50 Wohnbauforschung und der Seestadt 3420 Development AG 2015 erstmals beauftragte Besiedelungsmonitoring Seestadt Aspern an. Ziel des Monitorings ist eine mehrstufige empirische Analyse der Entstehung eines neuen Stadtteils mithilfe sowohl qualitativer als auch quantitativer methodischer Verfahren. Konkret wird untersucht, welche Menschen in die Seestadt ziehen, welche Anforderungen und Ansprüche diese an die Seestadt stellen, wie sich die BewohnerInnenschaft soziodemographisch und soziostrukturell (mit Blick auf Alter, Bildung, Familienstand, Herkunft und Einkommen) sowie soziokulturell (mit Blick auf Wohnumgebung, Wohnkultur, Wohnumgebungspräferenzen und Vorstellungen zu Nachbarschaft) darstellt, verändert und sich in das Stadtgebiet einschreibt, aus einem neugebauten Raum also ein soziales Gewebe entsteht, mit seinen Herausforderungen in nachbarschaftlicher, sozialräumlicher und auch wohnungs- und stadtpolitischer Hinsicht. Dieses Erkenntnisinteresse begründet auch den qualitativ-quantitativen Methodenmix: Während der quantitative Ansatz gewissermaßen den Blick von oben, also aus der Perspektive einer Analyse von Sozialstruktur, Normen und Werten, auf den Prozess richtet, orientiert sich das qualitative Paradigma an einer Analyse der sozialen Praxis von Aneignung. Beide Perspektiven werden in der Gesamtanalyse verschränkt und zu einem Gesamtbild synthetisiert.

Stand in der ersten Monitoringphase eine empirische Untersuchung der Pioniere der ersten Besiedlungsphase im Mittelpunkt des Interesses, fokussiert die zweite Untersuchungsphase, deren Ergebnisse der vorliegende Bericht versammelt, auf eine vertiefende und vergleichende Analyse der Wohn- und Quartiersqualität aus dem Blickwinkel der Bewohnerinnen und Bewohner. Konkret verbindet die Studie zwei Zielsetzungen: Zum einen geht es um die Frage, inwieweit die Seestadt Aspern, im Vergleich zu anderen Wiener Neubau- und Entwicklungsgebieten, als Stadtteil und Sozialraum, einen besonderen Status beanspruchen kann. Zu diesem Zweck wurden die Datensätze der IFES-BewohnerInnenbefragung „Leben in Stadterweiterungsgebieten“, die 2016 zur Seestadt und vier anderen Stadtgebieten durchgeführt wurde, einer umfassenden vergleichenden Sekundäranalyse unterzogen, wobei diese Analysen darüber hinaus zu einem Abgleich mit der Ersterhebung des Besiedelungsmonitorings verwendet wurden. Neben dem Ziel einer Ergebnisvalidierung wurde der Datensatz des Besiedelungsmonitorings auch in Hinblick auf ausgewählte Fragestellungen, insbesondere zur Verfeinerung der Milieuanalyse, re-analysiert. Zum anderen geht es um die nicht unberechtigtweise als groß beschriebene Herausforderung der Schaffung von Urbanität in einem neuen Stadtteil in Stadtrandlage. Diese Thematik wurde mithilfe von ethnographischen Feldstudien und qualitativen Fallanalysen zu den in der ersten Welle des Monitorings identifizierten milieubasierten Aneignungs-, Identifizierungs- und Differenzierungsprozessen in ausgewählten nachbarschaftlichen Settings sowie im öffentlichen Raum untersucht. Die Studienergebnisse unterstreichen das spezifische Profil der Seestadt, sie verweisen aber gleichzeitig auf Herausforderungen, mit denen sich Stadtentwicklungsgebiete heute allgemein konfrontiert sehen, sei es in Wien oder international, wo die Debatte über Stadtteilerweiterungen im Kontext urbaner Transformationsprozesse aktuell ebenfalls vielfach mit der Umnutzung ehemaliger Industrie-, Gewerbe-, Militär- und Verkehrsareale verbunden ist. Die

Studienergebnisse erhöhen und differenzieren den bisherigen Kenntnisstand und bilden darüber hinaus eine wichtige Grundlage für die bevorstehende nächste Phase des Besiedelungsmonitorings.

Der Bericht gliedert sich in zwei Teile, die den beiden Hauptforschungsfragen gewidmet sind. Dokumentiert der erste Berichtsteil die Ergebnisse der quantitativen Analysen, informiert der zweite Teil über die Sozialraumanalysen – ethnografische Feldstudien sowie Fallstudien in ausgewählten öffentlichen und halböffentlichen Räumen – und fasst diese abschließend im Sinne einer Synthetisierung in Thesenform zusammen.

Kurzfassung der Ergebnisse

Sekundäranalysen: Bewertung des Stadtteils im Vergleich

Die Auswertung der Bevölkerungserhebung in den fünf Stadtentwicklungsgebieten zeigt auf den ersten Blick eher wenig Varianz zwischen den Stadtteilen. Die Werte für die Zufriedenheit mit dem Wohnen und der Situation im Wohngebiet liegen überall auf einem hohen Niveau (zum Teil deutlich über 80% der Befragten bewerten ihre Wohnsituation als sehr gut und gut), abweichende Bewertungen in ausgewählten Bereichen wie Freizeitqualität oder Verkehrsmittelanbindung reflektieren lokale Merkmale wie etwa die Lage im Stadtgebiet. Auf den zweiten Blick differenziert sich das Bild. So zeigt sich, wie bereits in der Erhebung des Monitorings, dass die Befragten bestimmte Themen wie Neubau und Architektur, Grünanlagen und die kindergerechte Gestaltung des Wohnumfelds, gefühlte Sicherheit oder die Mitgestaltungsmöglichkeiten in der Seestadt besser bewerten. Auch gibt ein größerer Anteil der Befragten an, dass sie unbedingt in diesen Stadtteil ziehen wollten (30 zu 25%). Kritischer bewertet werden die Infrastruktur in der Umgebung sowie der Themenbereich Verkehr und Mobilität. In Bezug auf die zuletzt genannte Thematik ergibt die Befragung für die Seestadt ein (deutlich stärker als in den anderen Erhebungsgebieten ausgeprägtes) Spannungsfeld zwischen der Notwendigkeit eines privaten PKW und der Angewiesenheit auf öffentliche Verkehrsmittel, mit der Parkplatzfrage als bekanntem Reizthema. Verkehrsmittelwahl und Mobilitätspraxis bilden, wie die weiterführenden Analysen zeigen, wichtige milieubestimmende Merkmale. Im Vergleich etwas negativer bewertet werden die Wohnkosten (getrennt erhoben nach Miet- und Betriebskosten). Als störend empfunden werden Windgeräusche und Baustellen. Durchwegs positiv hervorgehoben werden der See (Erholungswert) und die Freizeitmöglichkeiten, die von vielen auch genutzt werden. Die Möglichkeit zur Teilhabe an stadtteilbezogenen Aktivitäten wird demgegenüber nur durchschnittlich wahrgenommen. Das größte Beteiligungspotential zeigt sich für Aktivitäten wie Gärtnern und Kochen. Befragte, die in Baugruppen eingebunden waren/sind, heben überdurchschnittlich häufig die Mitbestimmungsmöglichkeiten hervor.

Komponenten und Determinanten von Wohnzufriedenheit

Der Vergleichbarkeit der Ergebnisse sind aufgrund der unterschiedlichen Größenordnung, Konzeption und dem Grad der Fertigstellung der fünf Stadtentwicklungsprojekte gewisse Grenzen gesetzt, d.h. es kann davon ausgegangen werden, dass Unterschiede in den Werten auch die Eigenlogik der Projekte widerspiegeln. So geben in der Seestadt nur 37% der Befragten an, dass sie mit ihrer Wohnung „sehr zufrieden“ sind. In den anderen Stadtteilen liegen diese Werte zwischen 44 und 50%. Und während in den anderen Stadtteilen bis zu 65% der Befragten angeben, „sehr gerne“ im Wohngebiet zu leben, trifft dies in der Seestadt auf 43% der Befragten zu (im ein Jahr zuvor durchgeführten Monitoring gaben noch

62% an, „sehr gerne“ in der Seestadt zu leben). Vermutlich liegt es (auch) an den hohen, durch massives Marketing mit erzeugten Erwartungen, dass die Bewertungen für das Wohnen und Leben in der Seestadt um einiges kritischer ausfallen. Jedenfalls geben die Befragten in der Seestadt überdurchschnittlich häufig an, dass sich ihre anfänglichen Erwartungen nur zum Teil oder auch gar nicht erfüllt haben (19%). In den anderen Erhebungsgebieten liegen diese Werte mit zwischen 3% (Liesing) und 12% (Sonnwendviertel) deutlich darunter. Dem stehen 29% der Befragten gegenüber, deren Erwartungen (zum Teil deutlich) übertroffen wurden (in den anderen Vierteln sind es bis zu 58%).

Durch welche Einflussfaktoren kann Wohnzufriedenheit erklärt werden? Eine Rolle spielen objektive, vor allem aber auch subjektive Aspekte. Als am stärksten nachteilig für Wohnzufriedenheit erweisen sich in der Analyse eine zu geringe Wohnfläche (pro Kopf), ein als ungünstig und belastend empfundenes Preis-Leistungs-Verhältnis (d.h. hohe Wohnkosten), ein geringes Ausmaß an Erwartungserfüllung, eine eingeschränkte allgemeine Lebenszufriedenheit und Nichterwerbstätigkeit. Andere Abhängigkeiten, für die sich in Kreuztabellen signifikante Werte zeigen, wie die Entfernung vom Arbeitsplatz bzw. Ausbildungsort, eine als ungenügend wahrgenommene Infrastruktur (Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie, öffentlicher Verkehr) oder auch personenbezogene Merkmale wie Bildungsstatus, Familienstand oder Migationshintergrund werden im multivariaten Modell neutralisiert. Bei Kontrolle der Erhebungsgebiete bestätigt sich, dass die Unterschiede für Wohnzufriedenheit zwischen diesen signifikant sind. Wird das Erklärungsmodell nur für die Seestadt berechnet, was aufgrund der Fallzahlen (sowie der teilweise zahlreichen fehlenden Werte) allerdings nicht unproblematisch ist, schälen sich Wohnfläche und Wohnkosten als die beiden entscheidenden Einflussvariablen auf Wohnzufriedenheit heraus. Insgesamt stützen (und validieren) die Ergebnisse die Einsichten des Monitoring.

Zusammenhang von Wohn- und Lebenszufriedenheit

Die Analysen unterstreichen die Beobachtung, dass Wohnzufriedenheit und Lebenszufriedenheit zwei getrennte Dimensionen sind. So erklärt sich Wohnzufriedenheit im Wesentlichen aus *konkreten wohnbezogenen Aspekten* (Wohnfläche, Wohnkosten, Wohnhaus und Infrastruktur, Lärm- und Luftqualität) sowie aus der Erfüllung der vor dem Umzug gehegten Erwartungen. Aspekte wie Alter, Gesundheit, die allgemeine finanzielle Situation (Auskommen mit den Finanzen), aber auch soziale Kontakte wirken hingegen auf die allgemeine Lebenszufriedenheit (im Sinne einer sich aus mehreren Quellen speisenden Befindlichkeit). Die Beziehung zwischen Wohn- und Lebenszufriedenheit ist komplexer Natur. Für Lebenszufriedenheit lässt sich nur ein indirekter Effekt (und zwar über die Erwartungserfüllung) auf Wohnzufriedenheit feststellen, während Wohnzufriedenheit, wie auch die internationale Forschung zeigt, direkt auf Lebenszufriedenheit wirkt.

Milieudifferenzierung unter stadt- und wohnsoziologischen Gesichtspunkten

In einer Re-Analyse des Monitoring 2015 wurde eine Feindifferenzierung der in der Seestadt lebenden Bevölkerung unter milieutheoretischen Gesichtspunkten vorgenommen (Clusteranalyse). Maßgebend waren, neben demographischen und sozioökonomischen Informationen, auch Merkmale wie Nachbarschaftskontakte, Wohnstile, Nutzung des Wohnumfelds oder Interesse und Bereitschaft, sich im Gemeinwesen einzubringen. Das Ergebnis von fünf Milieutypen ist nicht zuletzt im Hinblick auf die Ausrichtung gemeinwesenorientierter Maßnahmen aufschlussreich. So erweist sich einerseits das Potential für Beteiligungsmaßnahmen im Stadtteil auch aufgrund der dominierenden Innenorientierung

der Wohn- und Lebensstile als relativ begrenzt. Auf der anderen Seite ist davon auszugehen, dass auch die nicht-beteiligungsaffinen Milieus alles andere als unbeteiligt sind. Vor allem Angehörige von ordnungs- und sicherheitsorientierten Milieus tendieren dazu, bei wahrgenommenen Störungen unmittelbar zu intervenieren (z.B. durch das Anzeigen devianter Verhaltensweisen). Soziale Netzwerke verdienen in diesem Zusammenhang besondere Beachtung.

Sozialraumanalyse und Fallstudien

Der See – Brennpunkt vielfältiger Ansprüche

Auch in den Sozialraumanalysen und Fallstudien zu (halb-)öffentlichen Räumen erweist sich die Frage der sozialen Kontrolle und Regulation als bedeutsam. In besonderer Weise zeigt sich dies (aber nicht nur) am Beispiel der Seennutzung, die durch einen von Wien 3420 Development AG beauftragten Sicherheitsdienst, aber auch durch das Aneignungsverhalten der sich dort aufhaltenden Gruppen reguliert wird. Unter den öffentlichen Räumen kommt dem See eine besondere Bedeutung und Funktion zu. Er ist nicht nur ein Herzstück des Stadtteils, sondern auch Brennpunkt vielfältiger Ansprüche. Der See wird von den BewohnerInnen intensiv genutzt und verfügt über eine Anziehungskraft, die weit über die Grenzen der Seestadt hinaus reicht. Mit der weiteren Besiedelung ist mit einer Zunahme der Nutzungsintensität und -vielfalt zu rechnen. Dies ist auch im Hinblick auf die identitätsstiftende Funktion des Sees bedeutsam. Die Untersuchung weist darauf hin, dass der See entsprechend dem Standortmarketing als Seestadt-exklusiv wahrgenommen wird, woraus einige NutzerInnengruppen den Anspruch auf ein Vorzugsrecht hinsichtlich seiner Nutzung ableiten.

Fließende Grenzen zwischen öffentlich und privat und soziale Grenzziehungen

Es entspricht den Planungsvorgaben, dass an mehreren Orten im Quartier der Übergang von öffentlichem zu halböffentlichem bzw. privaten Räumen fließend gestaltet ist, Beispiele dafür sind die Spielstraße oder der Übergang vom Yella-Hertzka-Park zu den offenen Innenhöfen der angrenzenden Baufelder. Es kann nur vermutet werden, dass dies dem Entstehen nachbarschaftlicher Beziehungen zuträglich ist; die Projektergebnisse erlauben diesbezüglich noch keine gesicherten Aussagen. Beobachten lässt sich jedoch, dass bauliche (und baufeldübergreifende) Durchlässigkeit soziale Grenzziehungen nicht vollständig verhindert. So wurde in Einzelfällen festgestellt, dass eine starke Aneignung von Innenhöfen durch BewohnerInnen des jeweiligen Baufeldes sowohl mit sozialer Abschließung gegenüber „baufeldfremden“ Personen als auch mit sozialer Verhaltensregulation (etwa Konfliktmoderation) einhergeht. Diese könnte auf die Bildung von (latent exklusiven) Nachbarschaftsbeziehungen hinweisen.

Freiraumangebote und Vielfalt der NutzerInnengruppen

Das Quartier verfügt zum jetzigen Stand der Herstellung und relativ zur Zahl der derzeitigen BewohnerInnen über zahlreiche und vielfältige Freiraumangebote, die auch rege angenommen werden. Insbesondere für Familien mit Kindern hat das Quartier viel zu bieten. Die zahlreichen (Mikro)freiräume und in den öffentlichen Raum integrierten Spielelemente sowie das verkehrs-beruhigende Konzept entfalten eine integrative Wirkung und ermöglichen Eltern und Kindern die Teilnahme am Stadtleben. Die Gestaltung des Stadtraums ist auch für generationsübergreifende Nutzungen offen. Jugendliche bilden derzeit noch eine im Freiraumverbund noch unterrepräsentierte NutzerInnengruppen. Aktuell ist der

Nutzungsdruck über die gesamte Seestadt verteilt gering. Die vielfältige Aneignung des Sees in den Sommermonaten weist jedoch darauf hin, dass bei zunehmender Frequenz im Zuge des weiteren Stadtausbaus eine Zunahme von Nutzungskonflikten und eigensinnigen Aneignungen von Räumen nicht unwahrscheinlich ist.

Zwischen urbanem Gewimmel und kleinstädtischer Ruhe

Der Anspruch bei der Planung der öffentlichen Räume in der Seestadt war, einen urbanen, vielfältigen und lebendigen Stadtraum entstehen zu lassen. Wie bereits im Monitoring 2015, verweisen die aktuellen sozialräumlichen Erhebungen auf rege und vielfältige Nutzungen der vorhandenen Freiräume als Aufenthaltsräume, zur Erholung oder für Sorgetätigkeiten. Auf diese Weise entsteht an manchen Orten, vor allem untertags und günstige Witterungsbedingungen vorausgesetzt, Urbanität im Sinne von Vielfalt, Lebendigkeit und Anonymität. Einrichtungen der Nahversorgung und Gastronomie, Sitzgelegenheiten, aber auch öffentliche Verkehrsmittel unterstützen diese Funktion. Zugleich zeichnet sich die Seestadt durch eine eher für Kleinstädte typische Konfiguration aus. Nach Sonnenuntergang und Geschäftsschluss leeren sich die vorher urbanen Orte, das Leben zieht sich in die Wohnungen zurück. Die (halb)öffentlichen Räume sind nur mehr wenig frequentiert, die Nutzungsintensität lässt nach. Eine Reihe von Räumen ist überhaupt noch wenig belebt oder hat vorwiegend transitorischen Charakter und wird nur vereinzelt als Aufenthaltsraum genutzt.

Der Blick in die Zukunft – Unsicherheit und Urbanitätsversprechen

Der kleinstädtische Charakter wird von einem Teil der Bewohnerschaft durchaus geschätzt, er erzeugt das Gefühl der Überschaubarkeit und dass man sich „kennt“ und grüßt. Die nächsten Bauabschnitte und weitere Besiedelung löst die Besorgnis aus, dass diese Qualität eines „urbanen Dorfes“ verloren gehen und stattdessen Anonymität einkehren könnte. Befürchtet wird eine wachsende Nutzungsintensität und es existieren amorphe Ängste vor zunehmender Kriminalität und Jugendbanden. Während sich die Identität der europäischen Stadt herkömmlich über historische Bezugspunkte definiert, sowohl auf baulicher und architektonischer Weise, aber auch was Erinnerungskultur und Geschichte anbelangt, sticht in der Seestadt vor allem der Blick in die Zukunft hervor. Ein Beispiel sind die Renderings entlang der Baustellen, welche die nächsten Bauabschnitte ins Blickfeld rücken. Die Seestadt ist in permanenter Veränderung und erfordert eine Fähigkeit im Umgang mit Unsicherheit und Ungewissheit. Die Zukunft beschäftigt die Menschen im Alltag, sie schreibt sich aber auch in die Kommunikation mit der Entwicklungsgesellschaft ein, die etwa im Zusammenhang mit dem Wunsch nach einem breiteren Angebot an Supermärkten und lokaler Gastronomie auf die Fertigstellung der nächsten Bauabschnitte vertröstet. Der Topos einer Stadt im Werden wird punktuell durch eine Inszenierung von Geschichte begleitet. So ist die gerade vergangene Gegenwart in Form der Visualisierung der Seestadt pionierInnen präsent. Ein Zeitstrahl an der Ausblickplattform stellt Bezüge zur Entwicklung des Seestadtprojekts her, benennt aber auch vereinzelte weiter zurückliegende historische Gegebenheiten. Auch die nach berühmten Frauen benannten Straßen erfüllen in dieser Hinsicht eine wichtige Funktion.

Der Stadtraum als Labor- und Experimentierraum

Nicht nur im Bereich des Wohnbaus, der Energie oder der Mobilität wird die Seestadt als Pilot, an dem Neues erprobt werden und für zukünftige Planungen nutzbar gemacht werden kann, definiert. Dieser

Anspruch verbindet sich auch mit der Freiraumplanung sowie dem Umgang mit Zwischennutzungen. Im Freiraumverbund des Quartiers sind gegenwärtig noch viele ungenutzte räumliche Ressourcen vorhanden, die potentiell für spontane, nicht geplante Formen der Aneignung und Nutzung offen sind. Die gegenwärtigen Zwischennutzungen (konkret etwa Seestadtgarten, KÖR, vienna.transitionBASE) sind zum Teil wichtige Identifikationspunkte für die BewohnerInnen, zum Teil handelt es sich um eher geschlossene Experimentierräume, die für Außenstehende schwer zugänglich sind.

Eine Stadt der kurzen und langen Wege

Das Konzept, einen Stadtteil zu entwickeln, in dem die Alltagswege möglichst kurz ausfallen und einfach zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können, kann durchaus als gelungen angesehen werden. Gleichzeitig ist die Seestadt auch eine Stadt der langen Wege. So bedingt das gegenwärtig noch überschaubare Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, dass Einkäufe vielfach außerhalb des Stadtteils erledigt werden. Auch der Weg in die Arbeit wird von vielen als „langer Weg“ in die „Stadt“ wahrgenommen. Gegenwärtig ist der Stadtteil noch geprägt von Ein- und Auspendlern: jenen, die zur Arbeit hinauspendeln, und jenen, die zu ihrer Arbeit einpendeln.

Ein zentraler Knotenpunkt, gerade auch für jene, die ein- und auspendeln, ist die U-Bahn-Station, auch dies ein Ort vielfacher, vor allem baulicher Regulierung. Die Gestaltung erlaubt kaum einen Anreiz zu verweilen und definiert den Ort als Transitraum. Abweichende Aneignungsformen wie Graffiti werden soweit als möglich unterbunden, ihre Spuren rasch zum Verschwinden gebracht. Der Trassenbereich ist durch ein Gitter vor Aneignung geschützt. Vor dem Hintergrund der aus Planungssicht beabsichtigten vielfältigen Nutzung (teil)öffentlicher Räume ist dies ein bemerkenswerter Zustand.

Teil 1

Sekundär- und Metaanalysen

Ziel der Sekundär- und Metaanalysen der Erhebungen und Datensätze, die seit 2015 für die Seestadt erstellt wurden, ist die Verfeinerung der Kenntnis der spezifischen Zusammensetzung und Merkmale der zugezogenen Bevölkerung und, vor diesem Hintergrund, eine möglichst genaue Standortbestimmung der Seestadt Aspern im Vergleich zu anderen ähnlichen Neubau- bzw. Stadtentwicklungsgebieten in Wien.

Zu diesem Zweck wurde *zum einen* der von IFES im Auftrag von MA 18/MA50 erhobene Datensatz „Leben in Stadterweiterungsgebieten“ (LIS), der auf Bevölkerungsbefragungen in den fünf Stadterweiterungsgebieten Sonnwandviertel, Nordbahnhof, Mautner-Markhof-Gründe, Liesing (Brauerei und Dirmhirngasse) und Seestadt Aspern beruht, differenzierten statistischen Analysen unterzogen. Im Vergleich der Stadtteile können systematisch Ähnlichkeiten und Unterschiede herausgearbeitet werden. Die Analysen erhöhen die Kenntnis der sozialen Komposition der Stadtteil-Bevölkerungen und ihrer subjektiven Ansprüche an das Wohnen und den Stadtteil, d.h. sie bieten eine hervorragende Grundlage für die Feststellung möglicher Besonderheiten sowohl in der sozialen Struktur als auch in der Struktur der Wohn- und Lebenszufriedenheit, jeweils unter Berücksichtigung von stadtteilbezogenen und sozialräumlichen Gegebenheiten.

Ausgehend von den Sekundäranalysen wurden, *zum zweiten*, die Daten der eigenen Bevölkerungserhebung, die im Kontext des Besiedlungsmonitoring 2015 durchgeführt wurde, teilweise nochmals analysiert, mit dem Ziel, die Befunde weiter zu vertiefen und zu differenzieren. In Form einer Metaanalyse wurde sodann ein systematischer Abgleich der eigenen Erhebung und der IFES-Studie vorgenommen. Mittels Triangulation der Ergebnisse können systematisch erzeugte Übereinstimmungen und Inkonsistenzen eruiert werden, wobei diese in weiterer Folge auch auf mögliche methodologische Ursachen (Stichprobenziehung, Erhebungstechniken, Messfehler) zu befragen sind.

Die Darstellung erfolgt in drei Teilen: In einem ersten Abschnitt werden die statistischen Analysen der IFES-Erhebung mit speziellem Fokus auf die Seestadt Aspern präsentiert, in einem ersten Schritt deskriptiv (uni- und bivariate Analysen), in einem weiteren Schritt analytisch (multivariate Analysen). In einem zweiten Abschnitt werden die Ergebnisse der vertiefenden Analysen der Eigenerhebung von 2015 vorgestellt. Der dritte Abschnitt nimmt schließlich eine Abgleichung der Ergebnisse und Datensätze vor, mit dem Ziel, Schwerpunktthemen der Ersterhebung wie Wohnqualität oder Mobilität zu überprüfen, aber auch um neue, ergänzende Sichtweisen zu generieren.

1. Die Seestadt – ein besonderer Stadtteil?

1.1. Deskriptive Analysen der IFES-Befragung „Leben in Stadterweiterungsgebieten“ (2016)

Zusammensetzung der Stichprobe

Für die im Auftrag der MA 18 vom IFES-Institut zwischen April und November 2016 durchgeführten Befragung zum „Leben in Stadterweiterungsgebieten“ wurden insgesamt 1601 Personen befragt. Nach Stadtvierteln teilt sich die Stichprobe wie folgt auf: Seestadt N=537, Nordbahnhof N=512; Sonnwendviertel N=274; Mautner-Markhof-Gründe N=163 und Wohnanlagen Liesing (Brauerei und Dirmhirngasse) N=115.

Die nachfolgende Tabelle informiert über die Stichprobe der IFES-Erhebung im Vergleich mit der Monitoring-Erhebung 2015 sowie, soweit verfügbar, den Meldedaten mit Stand 1.10.2015.

Tabelle 1: Stichprobenbeschreibung

Stichprobe IFES 2016 im Vergleich zu Besiedelungsmonitoring 2015 und Daten der MA 23	IFES 2016 (gesamt)	IFES 2016 (Seestadt)	Monitoring 2015 (Seestadt)	MA23 (01.10.2015) (Seestadt)
N	1601	537	467	5325
Geschlecht				
männlich	47	47	40	49
Weiblich	53	53	60	51
Alter				
bis 29 (<i>Monitoring bis 27</i>)	29	39	28	51
30 bis 44 (<i>Monitoring 28 bis 44</i>)	47	41	54	36
45 +	23	19	18	13
Herkunft (Geburtsland)				
Österreich	79	85	72	60
EU	9	8	10	16
Drittstaaten	12	8	5	24
fehlend, k.A.	k.A.	k.A.	13	0
Haushalt				
Einpersonen-Haushalt	37	35	22	39
Kinder im Haushalt (ja)	69	69	68	k.A.
Bildungsstatus				
ohne Matura	34	46	26	k.A.
Matura	29	34	32	k.A.
Universität	37	20	42	k.A.
Erwerbstätigkeit				
erwerbstätig	79	80	75	k.A.

Im Vergleich der Stichproben zeigt sich, dass die IFES-Erhebung die Geschlechtsverteilung gut abbildet, während das Alter zur mittleren Kategorie tendiert. Einpersonenhaushalte sind gut abgebildet, während nicht in Österreich geborene Befragte deutlich unterrepräsentiert sind, vor allem jene aus Drittstaaten. In Bezug auf die Bildungsstatus tendiert die IFES-Befragung stärker zu geringer qualifizierten Personen. IFES- und Monitoring-Befragung zeigen somit gewisse Unterschiede dahingehend, als in der IFES-Befragung jüngere und geringer qualifizierte Personen sowie Personen in Mehrpersonenhaushalten in der Stichprobe etwas stärker vertreten waren. Diese Unterschiede in der Stichprobe sind bei der Interpretation der deskriptiven Ergebnisse ebenso zu berücksichtigen wie teils unterschiedliche Frageformulierungen, der zeitliche Abstand zwischen den Erhebungen (die IFES-Befragung fand ein Jahr nach dem Monitoring statt) oder die unterschiedliche Methodik in der Erhebung (IFES nutzte die CAPI-Methode, die Monitoring-Erhebung ein online-tool ergänzt um face-to-face Interviews).

Inhalte der Befragung

Für die IFES-Befragung „Leben in Stadterweiterungsgebieten“ wurde ein vollstandardisierter Fragebogen entwickelt, der sich in folgende Themen gliedert: aktuelle und frühere Wohnsituation, Gründe für Umzug und Wohnungssuche, Wohnzufriedenheit und Zufriedenheit mit Wohnumgebung, Zusammenleben (einschließlich Freizeitaktivitäten, Konsum), Verkehr und Mobilität, allgemeine Lebenszufriedenheit sowie Bewertung der Wiener Wohnpolitik. Ergänzend werden soziodemographische Informationen sowie die politische Präferenz abgefragt.

Für die Darstellung wurden nicht alle Variablen ausgewertet. Der Fokus der deskriptiven Auswertungen liegt auf Wohnzufriedenheit und Zufriedenheit mit der Wohnumgebung und dem Zusammenleben im Wohngebiet. Die multivariaten Analysen untersuchen schließlich die Dimensionen und Determinanten von Wohnzufriedenheit, diskutieren den Zusammenhang von Wohn- und Lebenszufriedenheit und entwickeln eine Typologie des Mobilitätsverhaltens.

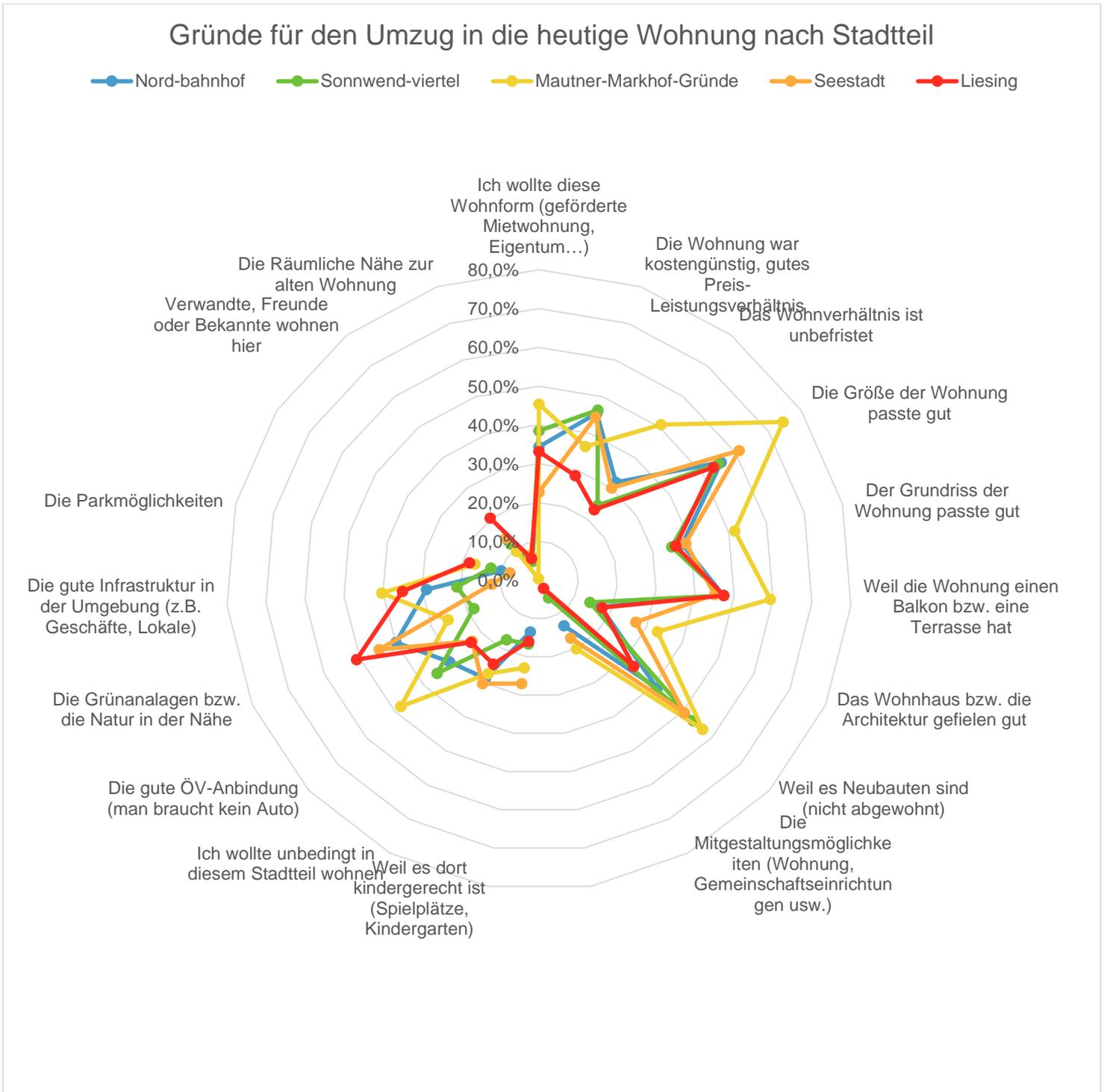
Wege in die Seestadt und Gründe für den Umzug in das neue Wohngebiet

In der IFES-Befragung lebten 32% der Befragten bereits vor dem Umzug in die Seestadt im 22. Bezirk, 52% in einem anderen Wiener Bezirk, womit sich die Seestadt nur vom Sonnwendviertel, wo ein etwas geringerer Anteil bereits im selben Bezirk lebte, und den Mautner-Markhof-Gründen, wo eine Mehrheit der Befragten (59%) bereits vorher im Bezirk wohnte. Im Vergleich zu den anderen Wohngebieten geben in der Seestadt weniger Personen an, direkt über die Bauträger an ihre Wohnung gekommen zu sein (41%). Etwas häufiger werden genannt eine Vermittlung über das Wohnservice (29%) sowie die Mitgliedschaft in einer Baugruppe (10%).

Unter den zahlreichen möglichen Gründen, die für den Umzug in ein neues Wohngebiet sprechen, zeigen sich in der Seestadt, im Vergleich mit den anderen Gebieten, Aspekte wie die Attraktivität des Stadtteils („wollte unbedingt in diesem Stadtteil leben“ 30%), Naturnähe (45%) und Kindergerechtigkeit (27%) bedeutsam, während in anderen Gebieten Aspekte wie die infrastrukturelle Ausstattung des Wohngebietes deutlicher ins Gewicht fallen (vgl. Abbildung 1). Ausstattungsbezogene Aspekte (Größe der Wohnung, Balkon, Neubau) sind in allen Wohngebieten gleich wichtig. Auch bei der Architektur (27%) punktet die Seestadt. Der Aspekt der Mitbestimmung werden in der Seestadt von 17% der Befragten als

wichtig genannt (nur für die Befragten der Mautner-Markhof-Gründe zeigt sich diesbezüglich ein höherer Wert; im Sonnwendviertel und in der Wohnanlage Liesing nennen nur 5 bzw. 2% diesen Aspekt als bedeutsam).

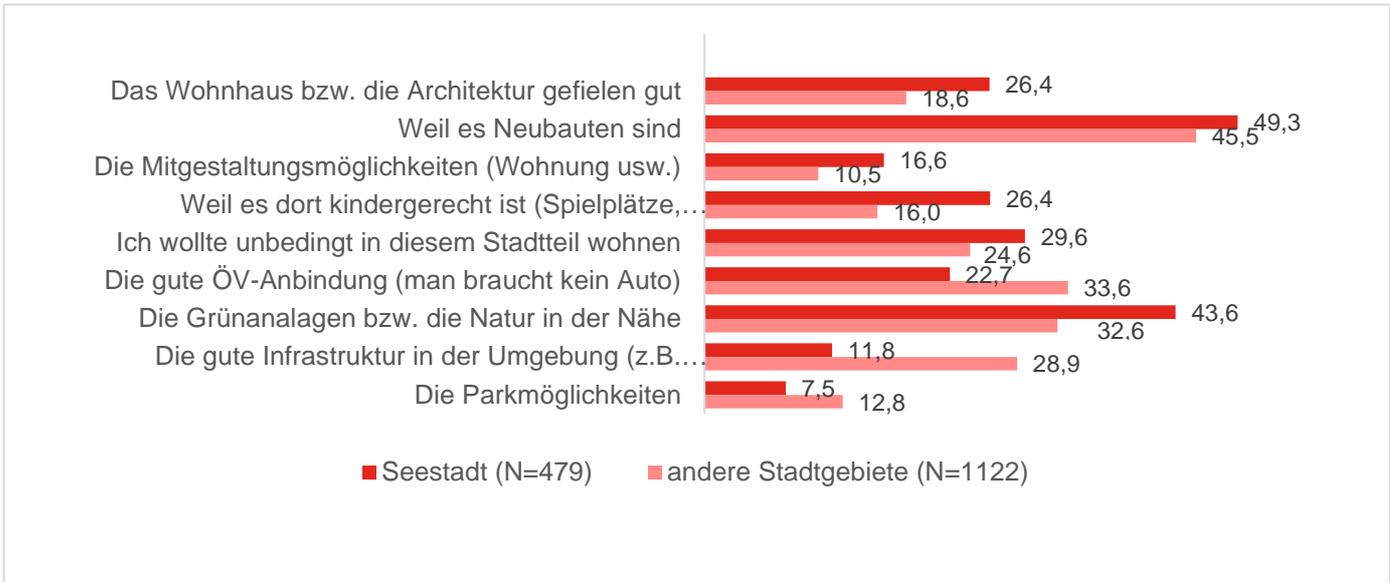
Abbildung 1: Gründe für den Umzug in das Wohngebiet



Quelle: LIS 2016; Angaben in %

Die wichtigsten Gründe für und gegen die Seestadt sind in Abbildung 2 nochmals zusammengefasst:

Abbildung 2: Gründe für und gegen die Seestadt

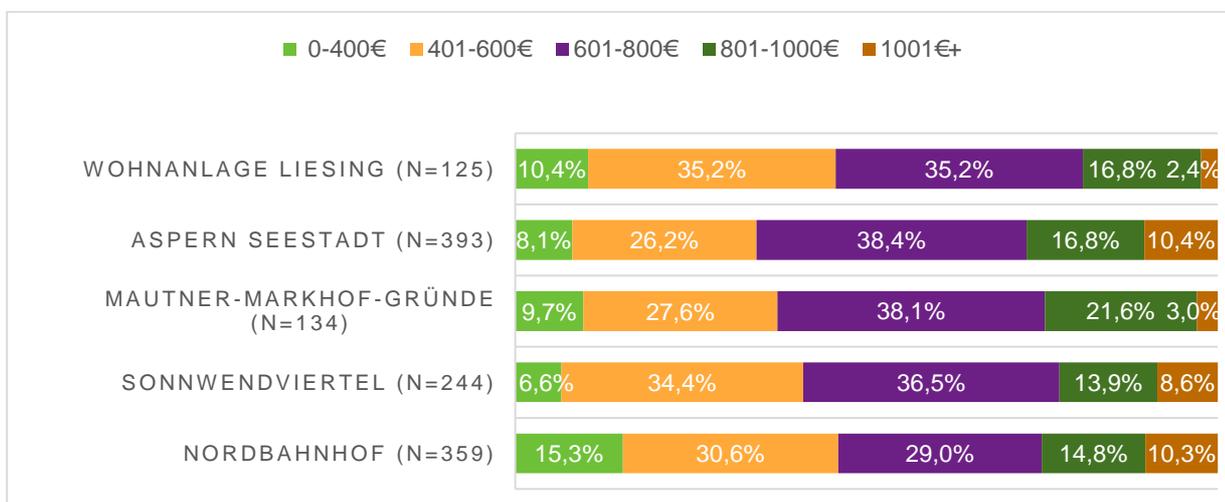


Quelle: LIS 2016; Angaben in %

Wohnkosten und Leistbarkeit

Die Wohnkosten der Befragten liegen in der Seestadt etwas über dem Durchschnitt (Abbildung 3). Der Anteil der günstigen Wohnungen (bis maximal 600 Euro monatlich) liegt knapp über einem Drittel, der Anteil der Personen mit Wohnungskosten von 800 Euro und mehr bei über 27%.

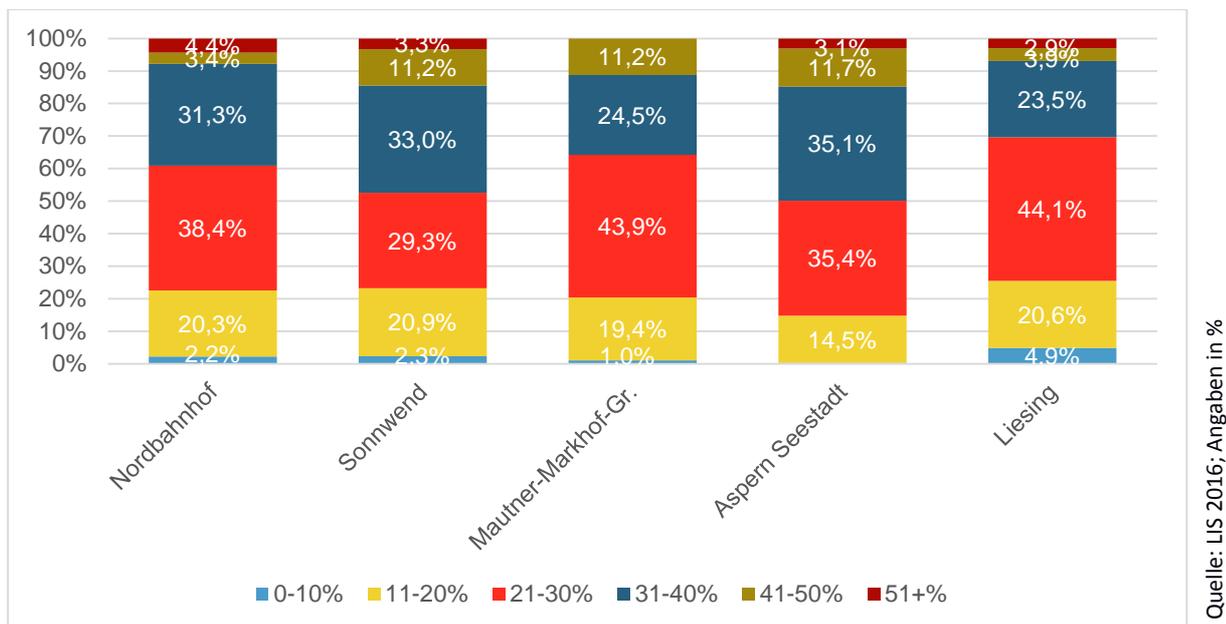
Abbildung 3: Wohnkosten nach Stadtteil



Quelle: LIS 2016; Angaben in %

Entsprechend höher sind in der Seestadt nach Angaben der Befragten auch die Anteile der Wohnkosten am Haushaltseinkommen. Diese belaufen sich für ca. die Hälfte der Befragten auf ein Drittel, bei 15% liegen diese bei über 40%. In den Vergleichsstadtteilen liegen die Anteile der Wohnkosten zum Teil deutlich darunter (vgl. Abbildung 4). In weiterführender Analyse zeigt sich der aus der Literatur bekannte Zusammenhang: Je höher der Anteil der Wohnkosten am Haushaltseinkommen, desto ausgeprägter das Gefühl, mit den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln nicht auskommen zu können (vgl. Lamei et al. 2017, 207).

Abbildung 4: Anteil der Wohnkosten am Haushaltseinkommen nach Stadtteil



Die höheren Wohnkosten in der Seestadt sind keine Folge überdurchschnittlicher Ausstattung. In der Seestadt liegt die durchschnittliche Wohnfläche pro Person sogar leicht unterhalb der Werte in den anderen Stadtteilen (Tabelle 2). In der Kategorie der Alleinerziehenden liegt die durchschnittliche Wohnfläche pro Person um mehr als 6 m² unter jener in den anderen Stadtteilen.

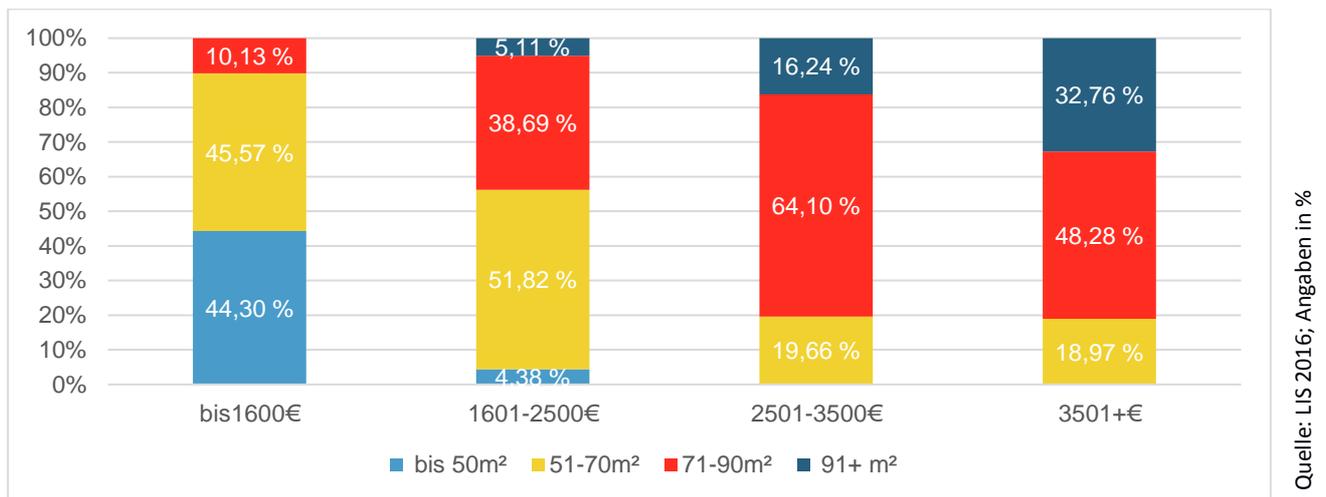
Tabelle 2: Wohnfläche nach Haushaltsmerkmalen

Haushaltstyp	durchschnittliche Wohnfläche pro Person in der Seestadt (m ²)	durchschnittliche Wohnfläche pro Person in den anderen Stadtteilen (m ²)
Haushalte insgesamt	43,05	44,61
darunter		
Einpersonenhaushalt (Single Haushalt)	62,76	64,58
darunter		
SeniorInnenhaushalte	50,00	51,89
Alleinerziehende mit mind. 1 Kind unter 18 J.	30,08	36,35
Paare mit mind. 1 Kind unter 18 Jahre	24,25	25,73
Paar ohne Kind(er)	37,68	38,57

Quelle: LIS 2016

Wie in den anderen Stadtteilen bestätigt sich auch für die Seestadt der Zusammenhang zwischen Wohnfläche und Haushaltseinkommen. Je höher das monatliche Haushaltseinkommen, desto größer die Wohnfläche pro Person (siehe Abbildung 5).

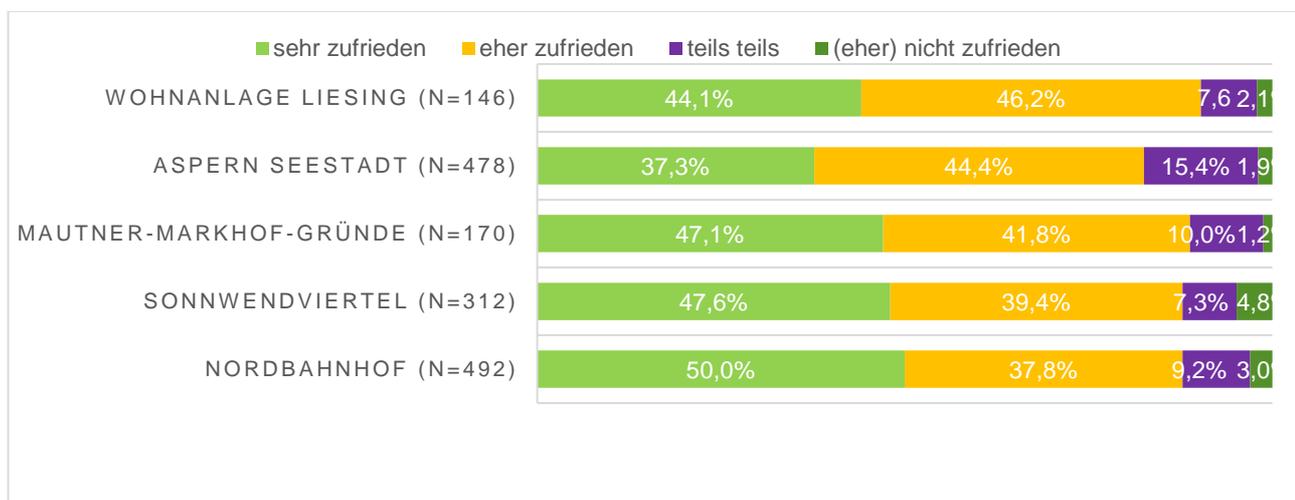
Abbildung 5: Wohnfläche und Haushaltseinkommen (Seestadt)



Wohnzufriedenheit : Werte und Zusammenhänge

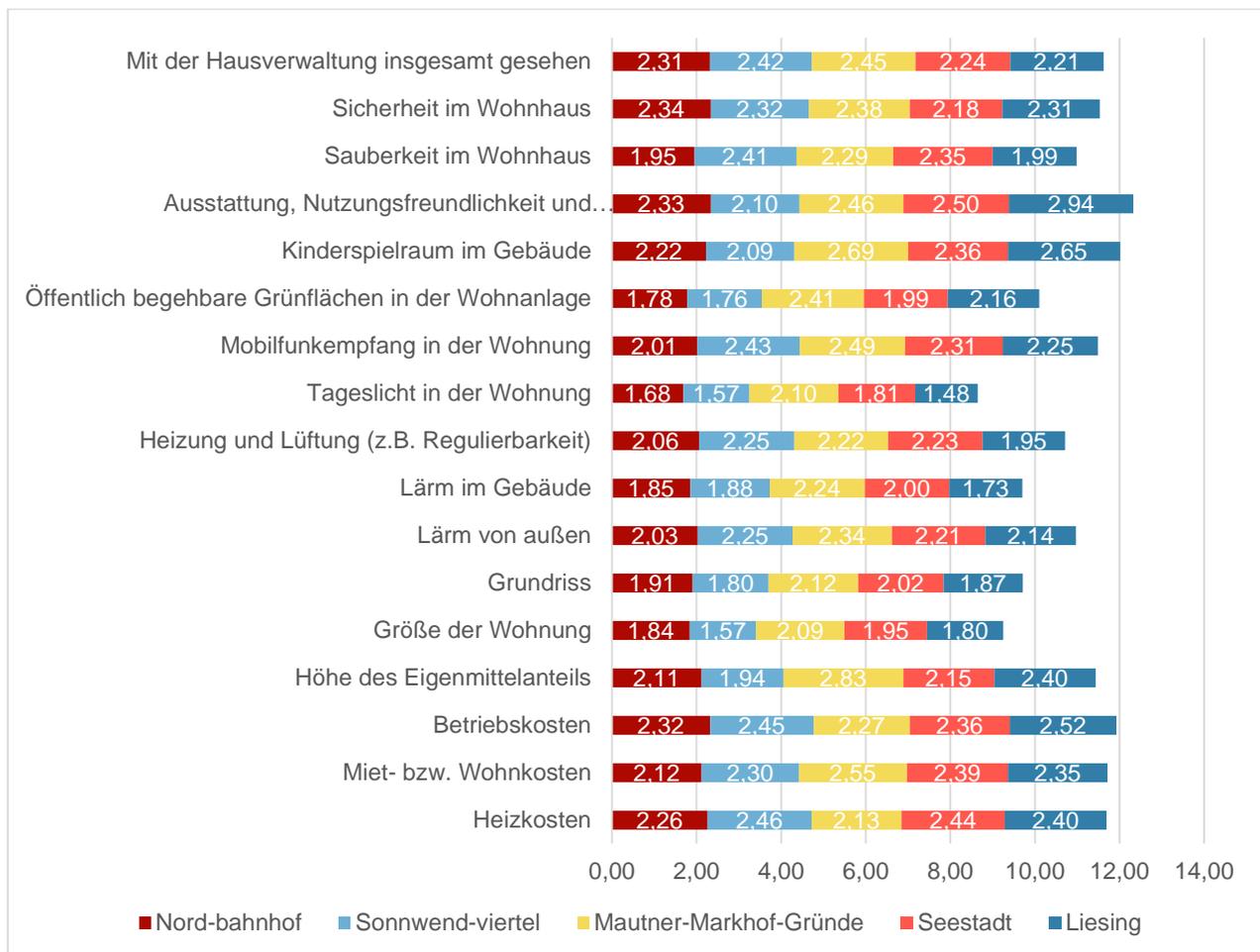
Laut IFES-Studie zeigen sich für die Befragten in der Seestadt am wenigsten enthusiastisch in Bezug auf die Wohnsituation: 37% geben an, mit ihrer Wohnung sehr zufrieden zu sein, im Vergleich zu 50% im Nordbahnviertel, 48% im Sonnwendviertel, 47% in den Mautner-Markhof-Gründe und 44% in der Wohnanlage Liesing. Zugleich ist in der Seestadt der Anteil an Unzufriedenen am höchsten (17,3%).

Abbildung 6: Wohnzufriedenheit im Vergleich



Bei der Bewertung unterschiedlicher Aspekte der Wohnung (vgl. Abbildung 7) zeigt im Vergleich der Wohngebiete für die Seestadt eine relativ positive Bewertung der Sicherheit im Wohnhaus. Umgekehrt besteht in Bezug auf die Wohnkosten eine überdurchschnittlich kritische Sicht.

Abbildung 7: Mittlere Zufriedenheit mit Aspekten der Wohnqualität im Vergleich



Mittelwert auf einer Skala von 1 "sehr zufrieden" bis 5 "gar nicht zufrieden"

Quelle: LIS 2016

Die weiterführende Analyse stärkt den Befund anderer Untersuchungen, wonach Wohnzufriedenheit durch subjektive Aspekte stärker erklärt wird als durch objektive Faktoren. Konkret ergeben die Auswertungen (vorerst auf bivariater Ebene) folgende Zusammenhänge: Eine geringe Wohnfläche (pro Kopf) beeinflusst negativ die Wohnzufriedenheit. Ebenso korreliert eine hohe Mietbelastung negativ mit Wohnzufriedenheit. Mit anderen Worten: Je besser das Preis-Leistungsverhältnis der Wohnung wahrgenommen wird, desto höher also die Wohnzufriedenheit. Gleichermaßen gilt: Je ausgeprägter das Gefühl, mit den eigenen finanziellen Mitteln gut auszukommen, desto positiver die Wohnzufriedenheit. Weitere Zusammenhänge zeigen sich für die infrastrukturellen Gegebenheiten, etwa in Bezug auf die Entfernung des Arbeitsplatzes bzw. der Ausbildungsstätte sowie für die Möglichkeit für Freizeitaktivitäten in der Nähe des Wohnortes und für den Einkauf von Gütern des täglichen Bedarfs in der Wohnumgebung.

Die Entfernung vom Arbeitsplatz bzw. Ausbildungsort drückt die Wohnzufriedenheit ebenso wie das Fehlen von Amenitäten (Gastronomie, Bildungs-, Gesundheits- und Sozialeinrichtungen, Spielplätze, Frei- und Erholungsräume).

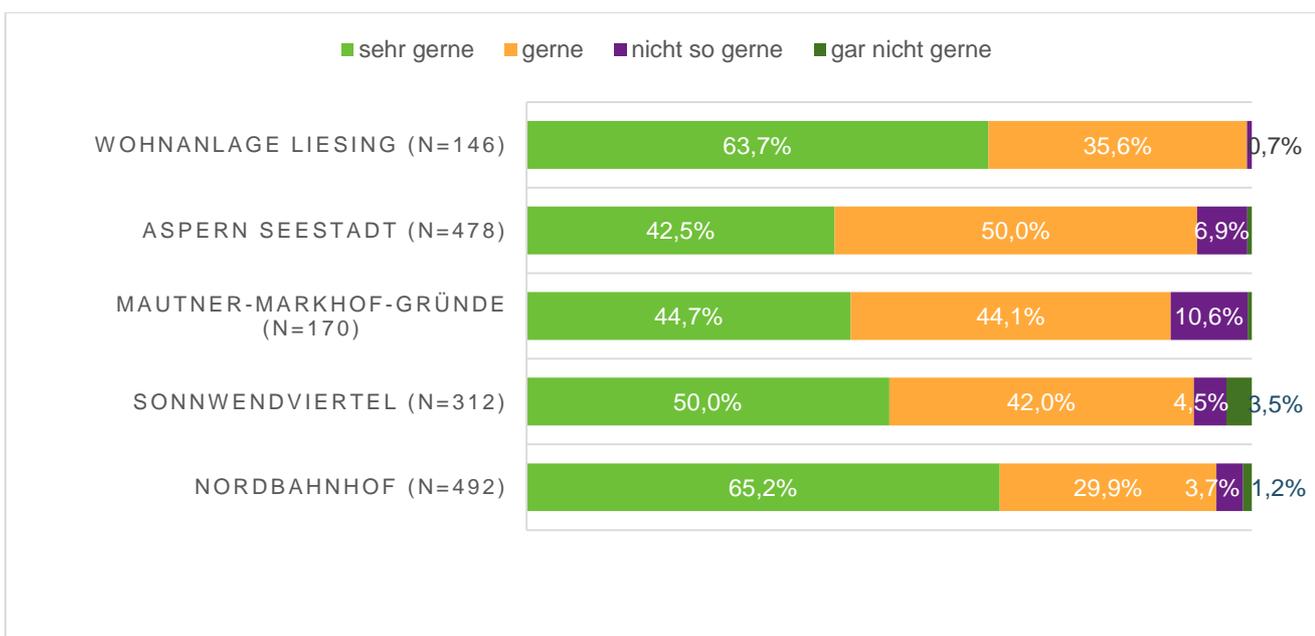
Individuelle Merkmale wie Geschlecht und Alter korrelieren nicht mit Wohnzufriedenheit. Hingegen bestätigt sich ein positiver Zusammenhang von höherem Bildungsstand, Erwerbstätigkeit und dem Vorhandensein von Kindern. Personen mit Migrationshintergrund äußern sich demgegenüber tendenziell weniger zufrieden mit der aktuellen Wohnsituation als Personen ohne Migrationshintergrund. Schließlich zeigt sich noch ein Zusammenhang zwischen der Zufriedenheit mit der aktuellen Wohnsituation und dem subjektiven Gesundheitszustand sowie generell mit dem aktuellen Wohlbefinden (subjektive Lebensqualität). Interessant – und für den untersuchten Zusammenhang besonders relevant – erweist sich die Beobachtung, dass Personen, deren Erwartungen an die Wohnsituation übertroffen oder weitestgehend erfüllt wurden, eine höhere Wohnzufriedenheit haben als Personen, deren Erwartungen nicht erfüllt wurden. Auf diese

Welches Gewicht den einzelnen Hypothesen in einem multivariaten Modell zukommt, wird in einem eigenen Abschnitt weiter unten ausgeführt.

Bewertung des Stadtteils und der Wohnumgebung

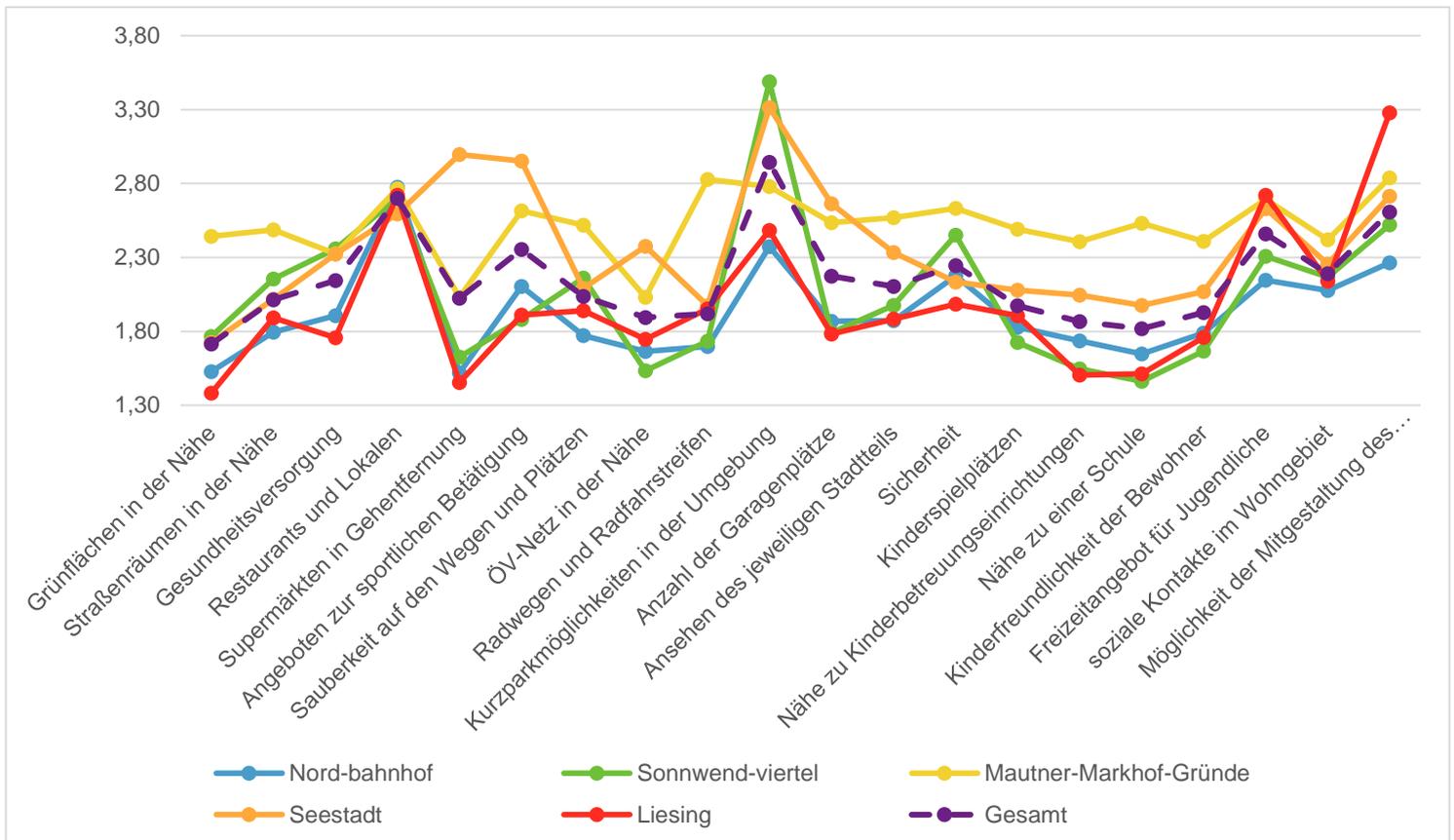
Auch in Bezug auf den Stadtteil, ergibt die Befragung für die Seestadt ein etwas weniger enthusiastisches Bild (vgl. Abbildung 8). So sagen 43% der Befragten, dass sie sehr gerne in der Seestadt leben, im Vergleich zu 65% im Nordbahnviertel, 64% in der Wohnanlage, 50% im Sonnwendviertel und 45% in den Mautner-Markhof-Gründe. In der Monitoring-Erhebung (2015) gaben 62% der Befragten an, sehr gerne in der Seestadt zu wohnen.

Abbildung 8: Wie gerne leben die Menschen in ihrem Wohnviertel?



Wie bewerten die Befragten in der Seestadt ihre Wohnumgebung, welche Aspekte sehen sie, im Vergleich zu den anderen Befragungsgebieten, positiver und welche negativer? Die Ergebnisse (vgl. Abbildung 9) unterstreichen für die Seestadt die kritische Wahrnehmung der infrastrukturellen Ausstattung (Gastronomie, Einkaufsmöglichkeiten in Gehentfernung, öffentlicher Verkehr in der Nähe, Parkmöglichkeiten).

Abbildung 9: Wie gerne leben die Menschen in ihrem Wohnviertel?



Mittelwert auf einer Skala von 1 "sehr zufrieden" bis 5 "gar nicht zufrieden"
Quelle: LIS 2016

Detailauswertungen zu den Aspekten Möglichkeit der Mitgestaltung, Kinderspielplätze, Sicherheit und Garagenplätze ergeben folgendes Bild:

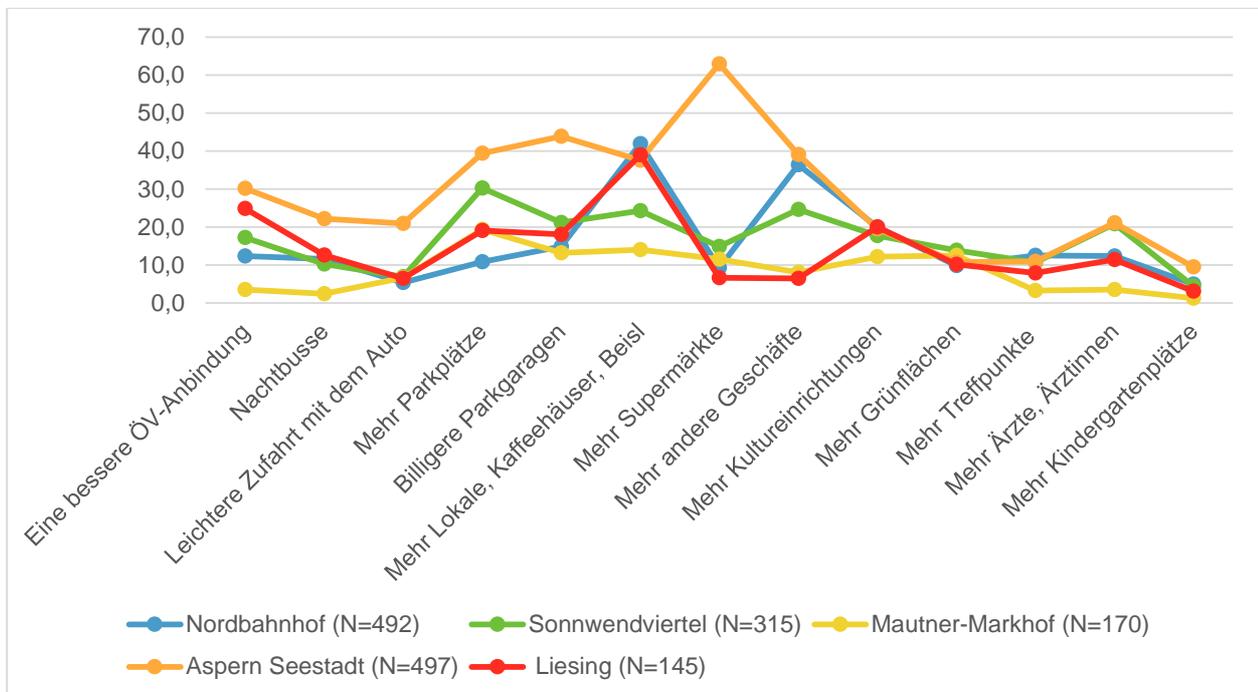
- *Möglichkeit der Mitgestaltung*: (statistisch allerdings nicht signifikante) Zusammenhänge zeigen sich nach Geschlecht (Männer sind etwas zufriedener als Frauen) und Bildungsgrad (Personen mit mittlerem und hohem Bildungsgrad sind unzufriedener als Personen mit niedrigem Bildungsgrad).
- *Angebot und Gestaltung der Kinderspielplätze*: diese werden von Personen mit höherem Bildungsgrad signifikant besser bewertet als von Personen mit niedrigem Bildungsgrad. Gewisse Unterschiede (wenngleich statistisch nicht signifikant) zeigen sich auch in Bezug auf den Migrationshintergrund. Hier zeigen sich Personen, welche selbst nach Österreich migriert sind, etwas zufriedener mit dem

Angebot an Kinderspielplätzen in der Seestadt als Personen ohne Migrationshintergrund oder Angehörigen der zweiten Generation.

- *Sicherheit*: Das Thema Sicherheit wird in der Seestadt positiv bewertet. Im Gruppenvergleich zeigen sich (statistisch allerdings nicht signifikante) Zusammenhänge nach Geschlecht (Männer geben eine dezent höhere Zufriedenheit an als Frauen) und Bildungsgrad (Befragte mit niedrigem Bildungsgrad sind weniger zufrieden mit der Sicherheit in der Seestadt als Personen mit mittlerem und höherem Bildungsgrad). Weiters zeigen sich Personen, welche selbst nach Österreich migriert sind, etwas zufriedener mit der Sicherheit in der Seestadt als Personen ohne Migrationshintergrund oder Angehörige der zweiten Generation.
- *Garagenplätze*: Signifikante Unterschiede zeigen sich in Bezug auf die Zufriedenheit mit den Kosten für Garagenplätze. Hier sind Personen, welche selbst nach Österreich migriert sind, unzufriedener als Personen ohne Migrationshintergrund oder Angehörige der zweiten Generation. Ebenfalls gilt ein Zusammenhang mit dem Haushaltseinkommen: Personen mit geringem Haushaltseinkommen (bis maximal 1600€) geben deutlicher häufiger an, mit den Kosten für Garagenplätze in der Seestadt nicht zufrieden zu sein als Personen mit hohem Einkommen (3501€ und mehr).

Gefragt wurde in der IFES-Erhebung sowohl nach Wünschen als auch nach störenden Einflüssen in der Wohnumgebung. Abbildung 10 untermauert den Wunsch nach einer besseren infrastrukturellen Ausstattung. Dies betrifft neben Einkaufsmöglichkeiten auch die Verkehrsanbindung und Parkplätze.

Abbildung 10: Was sich BewohnerInnen in Ihrer Wohnumgebung wünschen

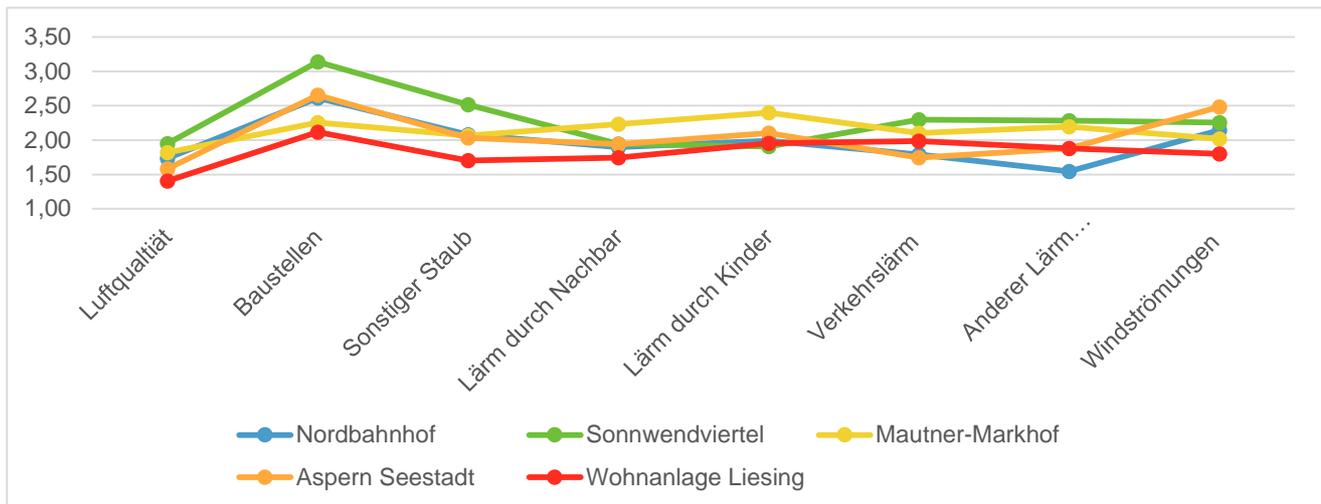


Prozentwerte
Quelle: LIS 2016

Überdurchschnittlich gestört fühlen sich Befragte in der Seestadt durch Baustellen und Windströmungen (Abbildung 11). Belastungen durch Verkehrslärm und eine schlechte Luftqualität werden hingegen selten gemeldet. Kaum gestört fühlen sich die BewohnerInnen auch lärmende Nachbarn.

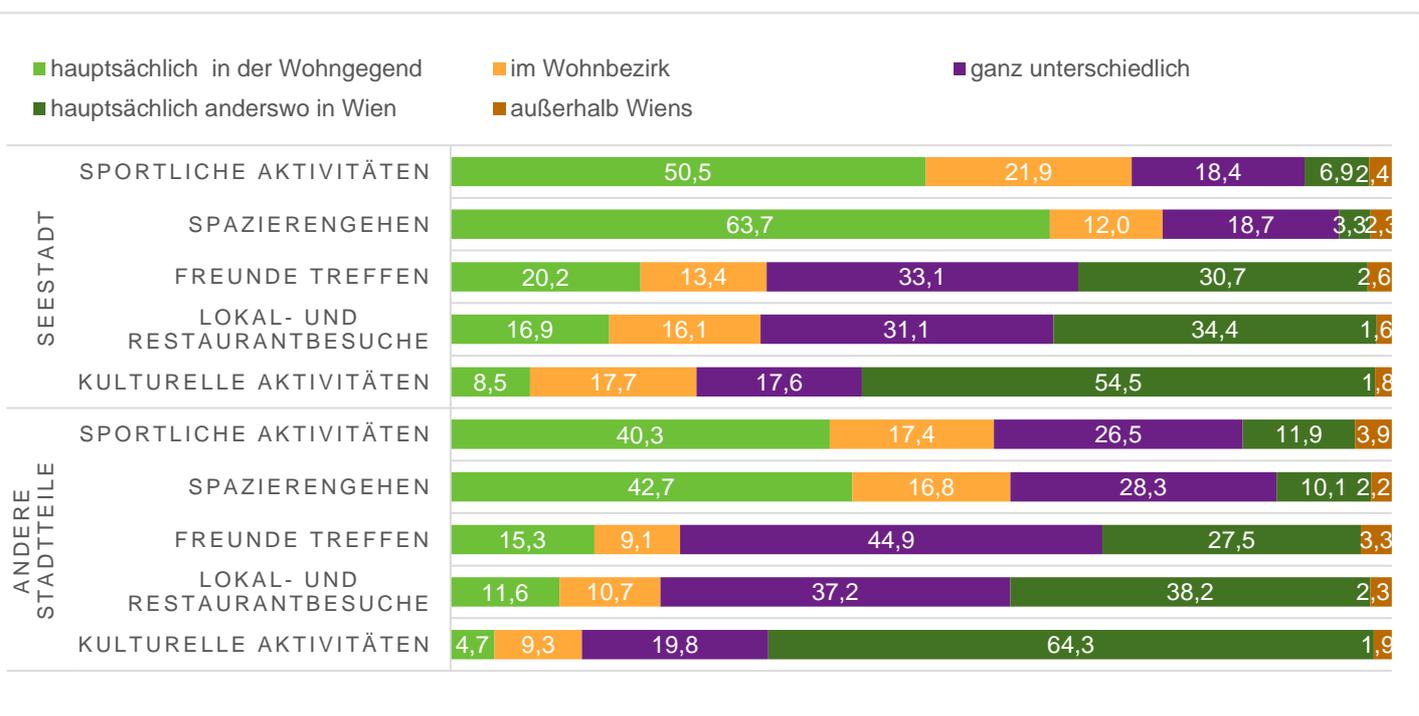
Abbildung 11: Wodurch sich BewohnerInnen in Ihrer Wohnumgebung gestört fühlen

Mittelwert auf einer Skala von 1 "sehr zufrieden" bis 5 "gar nicht zufrieden"



Quelle: LIS 2016

Abbildung 12: Welche Freizeitaktivitäten werden im Wohngebiet ausgeübt?



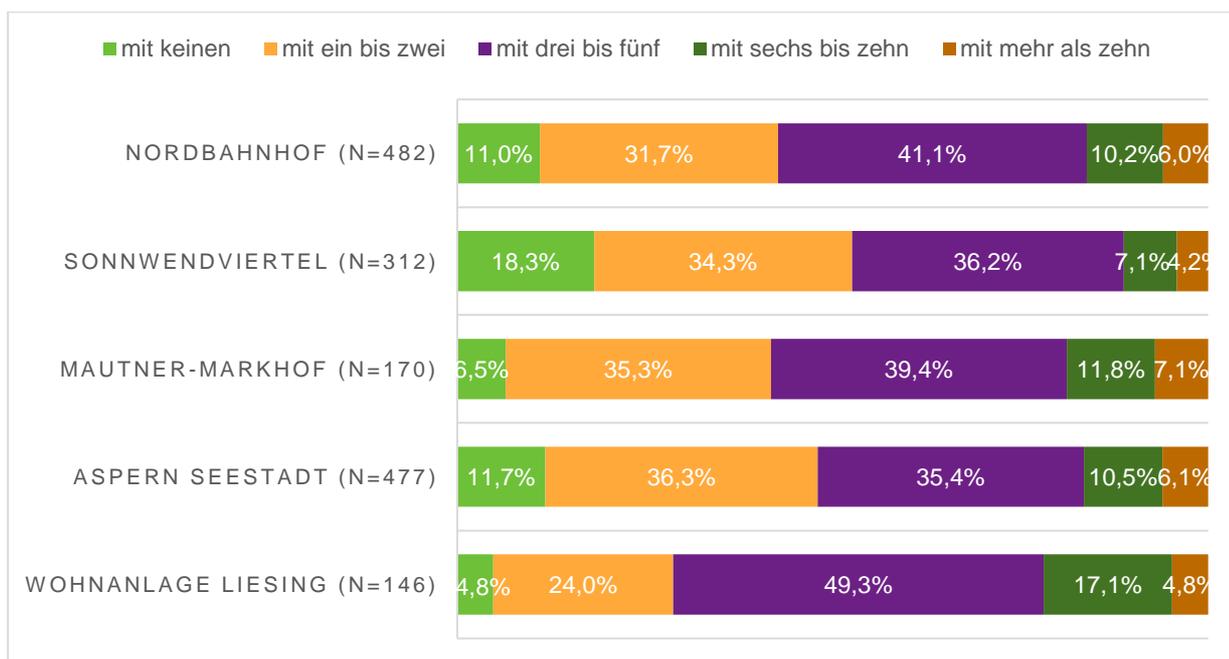
Quelle: LIS 2016; Prozentwerte

Sehr positiv bewertet wird in der Seestadt der hohe Freizeitwert der Wohnumgebung. Wie Abbildung 12 dokumentiert, nutzen im Vergleich der Stadtgebiete überdurchschnittlich viele Befragte ihr Quartier für Aktivitäten wie Sport, Spaziergehen, aber auch soziale Geselligkeit (Freunde treffen) oder Lokalbesuche.

Soziale Nachbarschaft

In Bezug auf die Nachbarschaftskontakte geben 12% der Befragten in der Seestadt an, mit niemandem in der Nachbarschaft regelmäßig zu plaudern; nur für die Befragten im Sonnwendviertel zeigt sich diesbezüglich ein (deutlich) höherer Wert. Bei 17% der Befragten umfasst der nachbarschaftliche Kontaktkreis mindestens sechs oder mehr Personen.

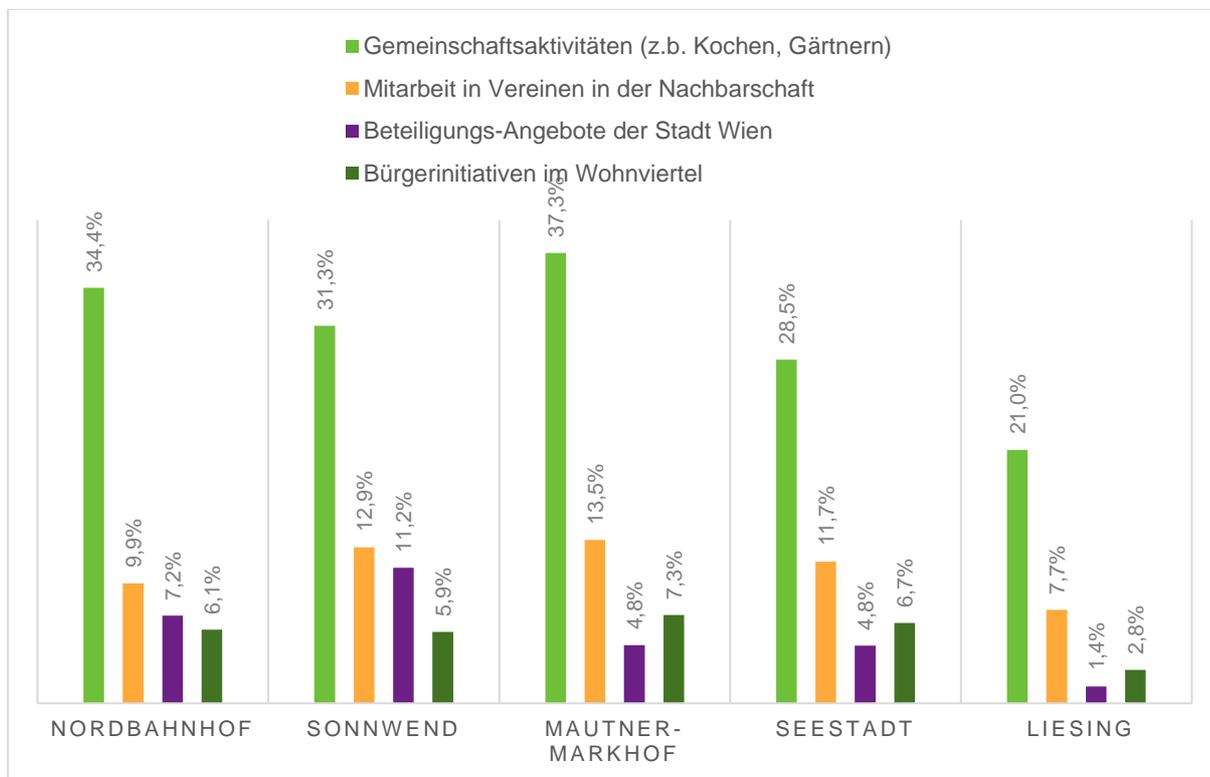
Abbildung 13: Mit wie vielen Nachbarn plaudern Sie regelmäßig?



Quelle: LIS 2016; Prozentwerte

Während, wie die Daten zeigen, die Mitbestimmung im Wohnbau von nicht wenigen BewohnerInnen der Seestadt als Grund für die Wahl der Stadtteils genannt wurde (naheliegenderweise von Befragten, die in Baugruppen eingebunden waren/sind), stellt die Beteiligung an Gemeinschaftsaktivitäten im Vergleich zu den anderen Stadterweiterungsgebieten kein überdurchschnittlich wichtiges Anliegen dar (vgl. Abbildung 14). Das höchste Beteiligungspotential zeigt sich für Aktivitäten wie Gärtnern und Kochen (29%), eine Mitarbeit in Vereinen ist für 12%, eine Mitwirkung an Beteiligungsangeboten der Stadt Wien für 5% ein Thema. 7% geben an, sich an einer Bürgerinitiative im Wohnviertel zu beteiligen.

Abbildung 14: Beteiligung an gemeinschaftlichen Aktivitäten im Wohngebiet



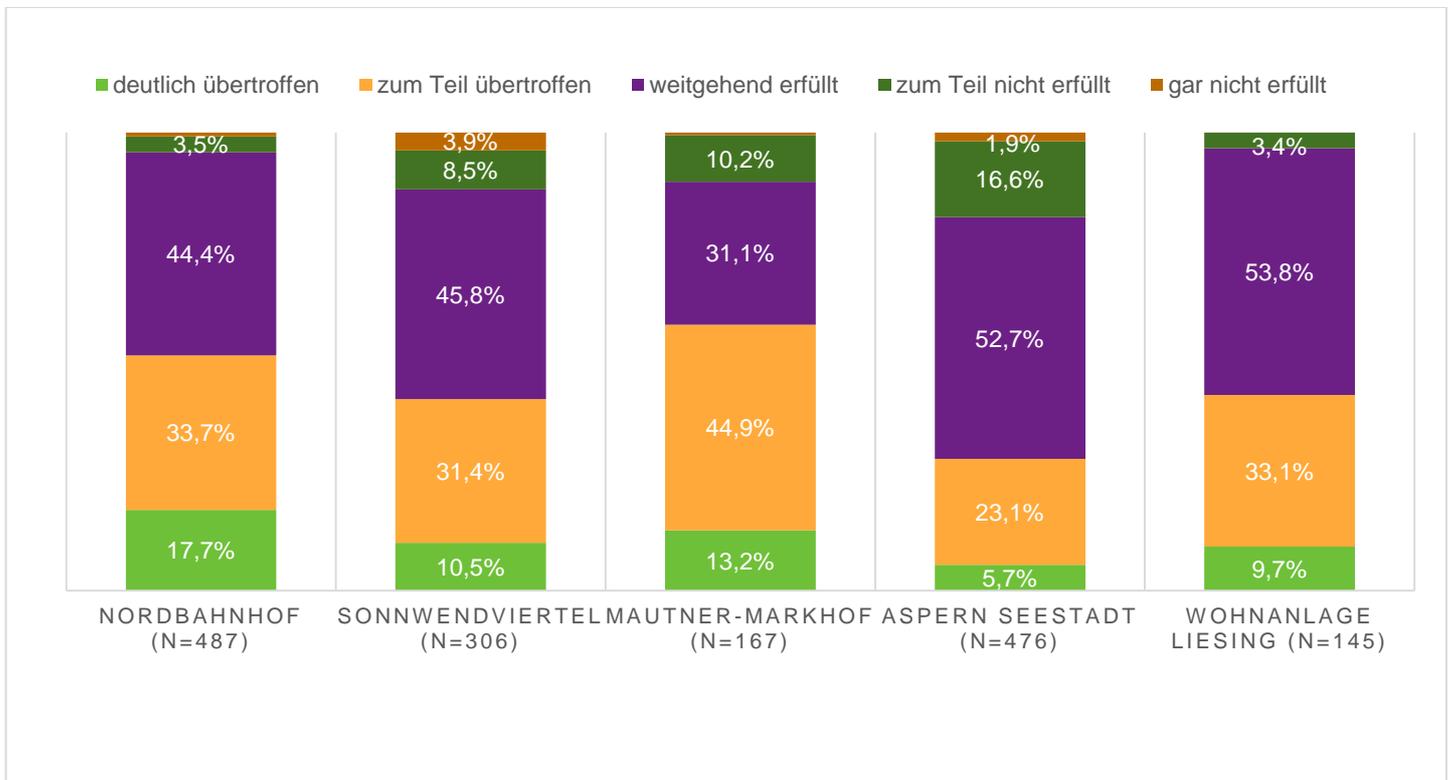
Quelle: LIS 2016; Prozentwerte

Erwartungserfüllung

Mit jedem Wohnungswechsel verknüpfen sich Erwartungen an die neue Wohnung und das neue Wohnumfeld, wobei die Erwartungen nicht nur von individuellen Präferenzen und Wertvorstellungen geprägt sind, sondern auch durch die (materielle) Lebenslage und Lebenskontexte (etwa familiäre Situation) definiert werden. Im Neubau kommt darüber hinaus auch dem Marketing eine zentrale Rolle in der Produktion und Stimulation von Erwartungshaltungen zu (für die Seestadt siehe dazu den Bericht der ersten Phase des Besiedlungsmonitorings Reinprecht et al. 2016). Die Frage nach dem Grad der Erwartungserfüllung ist insofern relevant, als davon auszugehen ist, dass erfüllte Erwartungen die Bereitschaft zu positiver Identifikation, Engagement und Vertrauen erhöhen, während Erwartungen, die nicht erfüllt werden, das Potential von Unzufriedenheit, Frustration, sozialem Rückzug und Misstrauen markant erhöht. Die psychosozialen Folgen sind Dissonanz- und Stressempfinden sowie ein erhöhtes Aggressionspotential.

Wurden die Erwartungen an das Wohnen im neuen Stadtteil erfüllt? In Bezug auf diese wichtige Variable zeigt sich, dass Befragte in der Seestadt überdurchschnittlich häufig deutlich angeben, dass sich diese nur zum Teil oder auch gar nicht erfüllt haben (19%). Diesen stehen 29% der Befragten gegenüber, deren Erwartungen (zum Teil deutlich) übertroffen wurden (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Wurden die Erwartungen erfüllt?



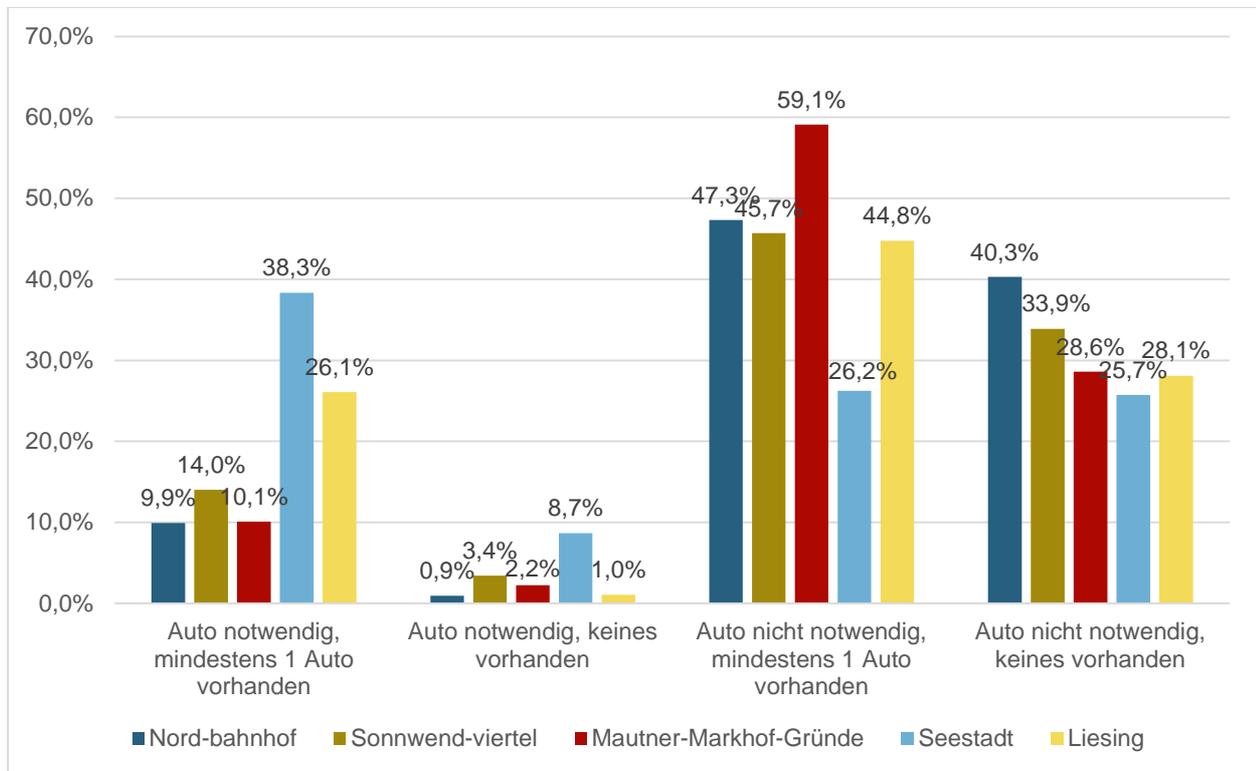
Quelle: LIS 2016; Prozentwerte

Verkehr und Mobilität

In allen Stadterweiterungsgebieten, und insbesondere in der Seestadt, kommt dem Themengebiet Verkehr und Mobilität bereits in der Planungsphase ein besonderer Stellenwert zu. Neben der Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz (Ausbau der U2) formuliert das Mobilitätskonzept als Ziel „40 Prozent Radfahren und Gehen, 40 Prozent öffentlicher Verkehr und 20 Prozent Autoverkehr“. Maßnahmen wie das Fahrradverleihsystem („SeestadtFLOTTE“) sollen dazu beitragen, diesen Modal Split, vor allem bei Reduktion des individuellen Autoverkehrs, zu erreichen.

Wie Abbildung 16 zeigt, schätzen die Befragten in der Seestadt die Notwendigkeit eines Autos deutlich stärker ein als in den anderen Stadtteilen. In der IFES/LIS-Erhebung ist fast die Hälfte der Befragten von der Notwendigkeit eines Autos überzeugt, vier Fünftel davon verfügen über ein eigenes Auto. Rund ein Viertel der Befragten hat ein Auto, ohne dass ein privater PKW als notwendig erachtet wird. In Bezug auf die soziale Praxis der Mobilität, sind die Unterschiede zwischen den Stadtgebieten allerdings geringfügig (vgl. dazu Abbildung 17). Bei Betrachtung von Mobilitätstypen (siehe dazu das folgende Kapitel zu multivariaten Analysen) treten die Unterschiede wieder verstärkt zu Tage.

Abbildung 16: Notwendigkeit eines privaten PKW



Quelle: LIS 2016; Prozentwerte

Abbildung 17: Modal Split nach Stadtteil



Skalenbeschriftung: 1= fast täglich, 2= mehrmals pro Woche 3= mehrmals pro Monat 4= seltener 5= nie
 Quelle: LIS 2016

Mobilitätstypen

Welche Typen des Mobilitätsverhaltens lassen sich in weitergehenden Analysen von Mobilitätspraktiken und Präferenzen eruieren? In Referenz auf die erste Phase des Besiedelungsmonitorings 2015 wurde für die Identifikation von Mobilitätstypen mit der Clusteranalyse eine explorative Herangehensweise gewählt. Die Methode der Clusteranalyse zielt darauf ab, Objekte (in diesem Fall Befragte) nach ihrer Ähnlichkeit bei einer Reihe von Merkmalen (in diesem Fall Mobilitätspraxis und Präferenzen bei der Verkehrsmittelwahl) zu Gruppen zusammenzufassen. In der Analyse konnten sieben Mobilitätstypen exploriert werden, die im Folgenden kurz beschrieben werden. Errechnet wurden die Typen auf Basis des Gesamtdatensatzes LIS 2016, die Verteilung in den Untersuchungsgebieten ist in Abbildung 18 dokumentiert.

Mobilitätstyp 1: RadfahrerIn

Personen, die diesem Mobilitätstypen angehören, verwenden fast täglich das Fahrrad und zwar sowohl im Winter, als auch im Sommer. Das Fahrrad ist ihr vorwiegendes Fortbewegungsmittel, allerdings verwenden sie ebenfalls die öffentlichen Verkehrsmittel recht häufig. Von dieser Personengruppe ist ein Drittel zwischen 25 und 34 Jahren alt und weitere 30% zwischen 35 und 44. Ein Großteil der RadfahrerInnen (68,8%) weist einen hohen Bildungsabschluss auf und über die Hälfte (56,6%) verfügt über ein monatliches Haushaltseinkommen von mehr als 2500 Euro. Mehr als zwei Drittel der RadfahrerInnen (68,5%) wohnen sehr gerne in ihrem jeweiligen Wohngebiet. Über die Hälfte (55%) übt sportliche Aktivitäten innerhalb der Wohngegend aus, allerdings werden andere Freizeitaktivitäten, wie zum Beispiel Freunde treffen, Lokalbesuche oder Besuche von kulturellen Veranstaltungen, von der Mehrheit irgendwo anders in Wien ausgeübt.

Mobilitätstyp 2: BenutzerIn öffentlicher Verkehrsmittel und SchönwetterradlerIn

Der zweite Mobilitätstyp benutzt vorwiegend die öffentlichen Verkehrsmittel und bei schönem Wetter auch mal das Fahrrad. Diese Personengruppe besteht zu einem großen Teil aus Frauen (57,5%), sowie aus 25 bis 44-Jährigen (62,7%). Etwas mehr als ein Drittel dieser Personengruppe (36,1%) verfügt über ein monatliches Haushaltseinkommen zwischen 1600 und 2500 Euro, ein weiteres Fünftel (27,9%) über ein Haushaltseinkommen von 2500 bis 3500 Euro. Der Großteil wohnt sehr gerne (58,8%) oder gerne (36,9%) im jeweiligen Stadtteil und übt auch sportliche Tätigkeiten vorwiegend innerhalb des Wohnviertels aus. Allerdings, wie auch schon die RadfahrerInnen, übt auch dieser Mobilitätstyp andere Freizeitaktivitäten eher anderswo in Wien aus als im eigenen Wohnviertel.

Mobilitätstyp 3: AutofahrerIn und SchönwetterradlerIn

Personen dieses Mobilitätstyps benutzen fast täglich das Auto, bei schönem Wetter auch das Fahrrad und fast wöchentlich die öffentlichen Verkehrsmittel. Im Gegensatz zum vorhergehenden Mobilitätstypen sind die Autofahrer und Schönwetterradler überwiegend männlich (59,4%). Sie sind aber ebenfalls zum überwiegenden Teil zwischen 25 und 44 Jahre alt (75,3%) und der Großteil der AutofahrerInnen und SchönwetterradlerInnen (60%) verfügt über ein monatliches Haushaltseinkommen von über 2500 Euro. Fast zwei Fünftel der AutofahrerInnen und SchönwetterradlerInnen (37,6%) haben zumindest ein Kind. Personen, welche diesem Mobilitätstypen angehören, wohnen gerne in ihrem Stadtteil, allerdings

wohnen etwas weniger Personen sehr gerne in ihrem Wohnviertel als bei den vorhergehenden Typen, nämlich lediglich 53%. Bezüglich ihrem Freizeitverhalten unterscheiden die Personen dieses Mobilitätstyps sich nicht von den beiden Vorhergehenden.

Mobilitätstyp 4: BenutzerIn öffentlicher Verkehrsmittel

Der vierte Mobilitätstyp zeichnet sich dadurch aus, dass die dazugehörenden Personen fast ausschließlich und dies auch täglich die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, um von A nach B zu kommen. Über zwei Drittel dieser Gruppe sind weiblich (65,6%). Ein großer Teil der über 65-jährigen Befragten, nämlich 43,9%, benutzt fast ausschließlich die öffentlichen Verkehrsmittel. Auch von den 55-64-Jährigen gehören 27,3% diesem Mobilitätstypus an. Der größte Teil der BenutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel (72,8%) verfügt über ein monatliches Haushaltseinkommen von weniger als 2500 Euro, wobei 37,4% über weniger als 1600 Euro im Monat verfügen. Ein Drittel dieser Personengruppe (32,5%) ist nicht berufstätig und fast die Hälfte (45,7%) weist einen Migrationshintergrund auf. Die BenutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel zeichnen sich durch eine hohe Zufriedenheit mit ihrem Wohngebiet aus. So wohnen 57,9% sehr gerne und 37,1% gerne in ihrem Stadtteil. Im Vergleich zu den vorhergehenden Typen üben etwas weniger Personen dieses Typs ihre sportlichen Aktivitäten innerhalb der Wohngegend aus (41,8%) und auch bei den anderen Freizeitaktivitäten gibt es Personen, welche diese innerhalb ihrer Wohngegend oder ihres Wohnbezirks ausüben, sowie auch eine nicht sonderlich viel höhere Anzahl von Personen, welche diese vorwiegend außerhalb ihres Bezirkes ausüben.

Mobilitätstyp 5: AutofahrerIn

Personen, die dieser Gruppe angehören, benutzen fast ausschließlich das Auto als Fortbewegungsmittel. Beinahe die Hälfte der AutofahrerInnen (46,2%) gaben als höchsten Bildungsabschluss entweder die Pflichtschule mit oder ohne Lehre, Fachschule oder BMS an. Lediglich etwas mehr als ein Fünftel (22,7%) dieser Personengruppe weisen einen hohen Bildungsgrad auf. Zwei Fünftel der AutofahrerInnen (41,6%) verfügen über ein monatliches Haushaltseinkommen zwischen 1600 und 2500 Euro, ein weiteres Drittel (32,5%) verfügt über ein Haushaltseinkommen von 2500 bis 3500 Euro. Zwei Fünftel der AutofahrerInnen (41,9%) haben zumindest ein Kind. Der Großteil wohnt zwar gerne im jeweiligen Stadtteil, allerdings gibt jeder Zehnte dieses Mobilitätstyps an, nicht so oder gar nicht gerne dort zu wohnen. Von den AutofahrerInnen üben 16,7% ihre sportlichen Aktivitäten anderswo in Wien oder außerhalb Wiens aus und lediglich 38% innerhalb der eigenen Wohngegend. Auch bei den anderen Freizeitaktivitäten unterscheiden sie sich von den Typen 1-3, da es keine klare Präferenz für Aktivitäten außerhalb der Wohngegend oder des Bezirkes gibt.

Mobilitätstyp 6: BenutzerIn öffentlicher Verkehrsmittel und AutofahrerIn

Der sechste Mobilitätstyp umfasst Personen, welche fast täglich die öffentlichen Verkehrsmittel benutzt und auch mehrmals in der Woche das Auto. Auch bei diesem Typus, wie bei den beiden anderen Mobilitätstypen, welche sich durch eine vorwiegende Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auszeichnen, ist der überwiegende Teil der dazugehörenden Personen weiblich (54,5%). Etwas mehr als zwei Fünftel der BenutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel und AutofahrerInnen (43%) weist einen Migrationshintergrund auf und fast ein Drittel (29,9%) hat zumindest ein Kind. Auch bei diesem Mobilitätstypen wohnt der größte Teil sehr gerne (57,6%) oder gerne (38,8%) im jeweiligen Stadtteil. Wie

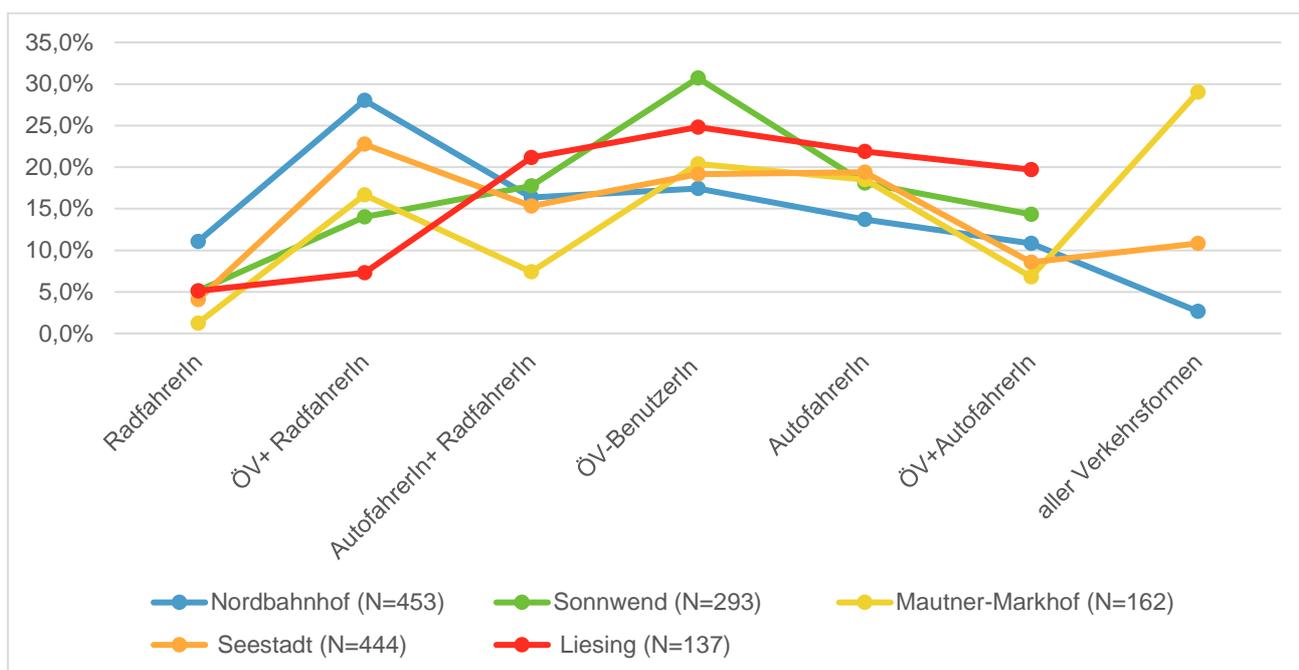
beim vorhergehenden Mobilitätstypen übt auch ein Fünftel der Personen dieses Typs ihre sportlichen Aktivitäten anderswo in Wien oder außerhalb Wiens aus, allerdings üben sie ihre anderen Freizeitaktivitäten ebenfalls wie Typ 1-4 vorwiegend anderswo in Wien aus.

Mobilitätstyp 7: regelmäßige BenutzerIn aller Verkehrsmittel

Die 107 Befragten, die diesem Mobilitätstypen angehören, geben an, alle genannten Verkehrsformen wöchentlich zu benutzen. Diese Personengruppe verteilt sich vorwiegend auf die Mautner-Markhof-Gründe (43,9% der 107 Befragten) und die Seestadt (44,9%). Ganze 92,5% der BenutzerInnen aller Verkehrsmittel sind zwischen 25 und 44 Jahre alt und fast zwei Drittel (64,8%) weisen einen niedrigen Bildungsgrad auf. Interessanterweise verfügen aber 71,1% dieser Personengruppe über ein monatliches Haushaltseinkommen von mehr als 2500 Euro und nur 2% sind nicht berufstätig. Dieser Mobilitätstyp zeichnet sich im Gegensatz zu den anderen Typen durch eine wesentlich niedrigere Zufriedenheit mit dem Wohngebiet aus. Zwar wohnen immer noch 68,2% gerne im jeweiligen Stadtteil, allerdings wohnen lediglich 18,7% sehr gerne und 13,1% nicht so gerne in ihrem jeweiligen Wohnviertel. Lediglich ein knappes Viertel der Personen dieses Mobilitätstyps übt ihre sportlichen Aktivitäten innerhalb der eigenen Wohngegend aus, 15% geht dafür irgendwo anders in Wien oder außerhalb Wiens hin. Auch bei den anderen Freizeitaktivitäten hat dieser Mobilitätstyp Ähnlichkeiten mit den AutofahrerInnen, da es keine klare Präferenz für Aktivitäten außerhalb der Wohngegend oder des Bezirks gibt.

Verteilung der Mobilitätstypen in der Seestadt (vgl. Tabelle 18): Für die Seestadt zeigt sich ein recht hoher Anteil an „Omnivoren“ (schöpfen alle Möglichkeiten aus), aber auch ein recht hoher Anteil der Mischform Radfahren und ÖV-Nutzung. Radfahrpuristen finden sich eher selten, die Mischnutzung von öffentlichem Verkehr und Rad ist hingegen verbreitet. Recht häufig findet sich auch der automobile Typus.

Abbildung 18: Mobilitätstypen nach Stadtteil



Quelle: LIS 2016; Prozentwerte.

1.2. Multivariate Analysen zur Erklärung von Wohnzufriedenheit

Multivariate Analysen setzen sich zum Ziel, die Größe möglicher Einflussfaktoren auf einen zu erklärenden sozialen Tatbestand abzuschätzen. Im konkreten Fall interessiert also nicht nur das Ausmaß von Wohn- und Wohnumfeldzufriedenheit in der Seestadt im Vergleich zu anderen Gebieten der Stadtentwicklung in Wien und deren Verteilung nach ausgewählten Merkmalen wie Geschlecht, Alter, Einkommen oder Migrationshintergrund, sondern die Frage, welche Determinanten für Wohnzufriedenheit in statistischer Analyse identifiziert werden können, aber auch inwiefern sich das entdeckte Erklärungsmuster mit den Erkenntnissen der internationalen Forschung zum Thema deckt. Zu diesem Zweck werden im Folgenden zuerst die Komponenten der Wohnzufriedenheit herausgearbeitet, daran anschließend wird, mithilfe einer logistischen Regression, ein Erklärungsmodell entwickelt und getestet.

Komponenten der Wohnzufriedenheit

Um die Struktur der Wohnzufriedenheit zu erfassen, wurde eine Faktorenanalyse (explorative Hauptachsenanalyse) durchgeführt. Ausgangspunkt war die thematisch sehr breite Messung der Wohnzufriedenheit. Diese wurde, wie im deskriptiven Teil dargestellt wurde, in drei großen Themenfeldern abgefragt: Zufriedenheit mit dem PreisLeistungsverhältnis der Wohnung bzw. des Wohnhauses, Zufriedenheit mit dem Wohngebiet, Wahrnehmung von Problemen im Wohngebiet, wobei sich die einzelnen Themenfelder theoretisch aus kleineren Themenkomplexen zusammensetzen. Die explorative Hauptachsenanalyse ergab sechs Faktoren. Zu berücksichtigen ist, vor allem bei der Zufriedenheit mit dem Wohngebiet, die teils sehr hohe Anzahl an fehlenden Werten, weshalb die entsprechenden Items sehr indifferent auf verschiedene Faktoren laden und deshalb Großteils auch von der Analyse ausgeschlossen wurden, um ein gutes Ergebnis zu erzielen (dies betraf insgesamt 23 Items von insgesamt 51). Die Items, die schlussendlich in der Analyse behalten wurden, weisen eine sehr gute Eignung auf ($KMO = 0,910$). Die Varianzen der einzelnen Variablen werden recht gut durch die Faktoren erklärt. Die sechs extrahierten Faktoren erklären insgesamt 47% der Gesamtvarianz.

Bei den extrahierten Faktoren (vgl. Tabelle 3) handelt es sich um folgende latente Dimensionen der wohnbezogenen Zufriedenheit:

1. Zufriedenheit mit den dort lebenden Menschen (Kinderfreundlichkeit, Sicherheit, soziale Kontakte)
2. Zufriedenheit mit der Infrastruktur (ÖV-Netz, Parkmöglichkeiten und Supermärkte)
3. Zufriedenheit mit dem Wohnhaus (Sicherheit, Sauberkeit)
4. Vorhandensein von Problemen mit der Luftqualität
5. Zufriedenheit mit der Wohnung (Größe, Grundriss, Licht)
6. Zufriedenheit mit den Wohnkosten (Betriebskosten, Heizkosten, etc.)

Tabelle 3: Komponenten der Wohnzufriedenheit (explorative Hauptachsenanalyse)

	Faktor					
	1	2	3	4	5	6
Cronbachs Alpha	0,850	0,778	0,766	0,740	0,728	0,749
mit den hier lebenden Menschen	0,712					
soziale Kontakte im Wohngebiet	0,700					
Ansehen des Bezirks	0,669					
Sicherheit	0,631					
Kinderfreundlichkeit der Bewohner	0,582					
Ansehen des Stadtteils	0,561					
Kinderspielplätze	0,552					
Möglichkeit zur Mitgestaltung des Wohngebiets	0,477				-0,361	
ÖV Netz in der Nähe		0,760				
ÖV-Anbindung in der Nacht		0,678				
Supermärkte in Gehentfernung		0,654				
Kosten für die Garagenplätze		0,563				
Anzahl der Garagenplätze		0,483				
Sicherheit im Wohnhaus			0,681			
Sauberkeit des Wohnhauses			0,586			
Mit der Hausverwaltung insgesamt			0,537			
Ausstattung, Nutzungsfreundlichkeit und Mitgestaltung der Gemeinschaftsräume in der Wohnanlage			0,443			
Sonstiger Staub, Gerüche, Abgase				0,748		
Baustellen: Staub, Gerüche, Abgase, Lärm				0,727		
Luftqualität				0,615		
Windströmungen zwischen den Häusern				0,453		
Wohnungsgröße					0,633	
Grundriss					0,570	
Tageslicht in der Wohnung					0,490	
Betriebskosten						0,764
Wohnkosten						0,575
Heizkosten						0,570

Extraktionsmethode: Hauptachsenfaktorenanalyse.

Rotationsmethode: Promax mit Kaiser-Normalisierung.

N= 1601

Quelle: LIS 2016

Determinanten von Wohnzufriedenheit

Die bivariate Statistik verweist bereits auf eine Reihe an plausiblen Zusammenhängen. In weiterführender, multivariater Analyse (logistische Regression) zeigt sich allerdings, dass lediglich fünf Variablen auch unter Kontrolle alternativer Erklärungen einen signifikanten Effekt auf die Wohnzufriedenheit (als abhängige Variable) ausüben. Das eruierte Gesamtmodell ist signifikant und zeigt eine gute Passung der geschätzten Werte an die Daten auf (erklärte Varianz $R^2 = 0,492$).

Konkret bestätigen sich folgende Aussagen:

Wohnfläche: Mit jedem zusätzlichen Quadratmeter an Wohnfläche pro Person steigt die Wahrscheinlichkeit der Zufriedenheit mit der Wohnsituation um 2,3%.

Preis-Leistungs-Verhältnis: Die Wahrscheinlichkeit zufrieden mit der aktuellen Wohnsituation zu sein, sinkt mit jeder zusätzlichen Einheit bei der Einschätzung des PreisLeistungsverhältnisses der Wohnung um 81%. (1=sehr gutes PreisLeistungsverhältnis 5=sehr schlecht) In anderen Worten: Je schlechter das PreisLeistungsverhältnis der Wohnung eingeschätzt wird, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass die Person ebenfalls mit der Wohnsituation unzufrieden ist.

Erwartungserfüllung: Personen, deren Erwartungen an die Wohnsituation übertroffen oder weitestgehend erfüllt wurden, haben eine um 317,8% bzw. 209,4% höhere Wohnzufriedenheit als Personen, deren Erwartungen nicht erfüllt wurden.

Lebenszufriedenheit: Mit jeder zusätzlichen Einheit bei der Zufriedenheit mit der aktuellen Lebenssituation sinkt die Zufriedenheit mit der Wohnsituation um 46,6%. (1=sehr zufrieden, 5=sehr unzufrieden) In anderen Worten: Je unzufriedener eine Person mit ihrer aktuellen Lebenssituation ist, umso höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass sie ebenfalls mit der Wohnsituation unzufrieden ist.

Erwerbstätigkeit: Personen, welche berufstätig sind, haben eine um 131,7% höhere Wohnzufriedenheit als Personen, welche keiner Arbeit nachgehen.

Wie bereits ausgeführt wurde, spielen die Variablen der subjektiven Wohnsituation eine zentrale Rolle in der Erklärung der Wohnzufriedenheit. In weiterführenden Analysen wurde daher versucht, die Zusammenhänge dieser mit den anderen Variablen im Modell näher zu betrachten. Dabei ergeben sich folgende interessante Hinweise:

Am stärksten beeinflussen sich die drei Variablen „Zufriedenheit mit dem PreisLeistungsverhältnis der Wohnung“, „Zufriedenheit mit dem Wohngebiet“ und „Erfüllung der vor dem Umzug gehegten Erwartungen“ gegenseitig. Sie erklären jeweils von einander Varianzen. Die Varianz der Zufriedenheit mit dem Wohngebiet wird komplett vom PreisLeistungsverhältnis erklärt und in Folge insignifikant.

Des Weiteren ist das Vorhandensein von mindestens einem Kind im Haushalt ein wesentlicher Einflussfaktor im Modell, welcher erst durch die Berücksichtigung der Wohnfläche pro Kopf insignifikant wird. Die Notwendigkeit und das Vorhandensein eines Autos beeinflussen zwar die Wohnzufriedenheit nicht direkt, sind aber für die Erklärung der Variablen der subjektiven Wohnsituation wichtig.

Tabelle 4: Determinanten zur Erklärung von Wohnzufriedenheit (logistische Regression)

Unabhängige Variablen	Seestadt	andere Stadtteile
<u>Objektive Wohnsituation</u>		
Wohnfläche pro Person	1,050*	1,005
monatliche Miete/Betriebskosten	1	0,998*
<u>Subjektive Wohnsituation</u>		
Preis-Leistungsverhältnis der Wohnung	0,226*	0,117**
Zufriedenheit mit dem Wohngebiet	0,394	1,876
Erfüllung der vor dem Umzug gehegten Erwartungen (Refgr. Erwartungen nicht erfüllt)		
- Erwartungen übertroffen	3,194	9,856**
- Erwartungen weitgehend erfüllt	1,345	13,062**
<u>soziale und funktionale Bindung an den Wohnort</u>		
Ausüben von Freizeitaktivitäten innerhalb/außerhalb des Bezirks	1,123	0,418*
Entfernung der Einkaufsmöglichkeiten von Gütern des täglichen Bedarfs (Refgr. Innerhalb der Gegend)		
- in der Nähe der Wohngegend	1,33	0,768
- außerhalb der Wohngegend	1,298	1,391
Notwendigkeit und Vorhandensein eines Autos (Refgr. Auto notwendig, keines vorhanden)		
- Auto notwendig, mindestens 1 Auto vorhanden	0,39	3,098
- Auto nicht notwendig, mindestens 1 Auto vorhanden	1,343	3,905
- Auto nicht notwendig, keines vorhanden	2,13	5,144
<u>Individuelle Merkmale</u>		
Subjektiver Gesundheitszustand	1,018	0,792
Zufriedenheit mit der Lebenssituation	0,874	0,252**
höchster Bildungsabschluss (Refgr. Hohe Bildung)		
- niedrige Bildung (Pflichtschule, Lehre, BMS)	0,489	0,614
- mittlere Bildung (Matura, Meisterprüfung)	0,339	0,428
Kinder im Haushalt lebend (1=Ja)	1,336	0,577
Migrationshintergrund (1=Ja)	1,09	0,434
Berufstätigkeit (1=Berufstätig)	2,043	2,365
Auskommen mit den finanziellen Mitteln (Refgr. Knapp/kaum)		
- sehr gutes	1,884	3,574
- einigermaßen	0,732	0,676

** p<0,01

* p< 0,05

Quelle: LIS 2016

Nseestadt
= 265 R²Nagelkerke=0,371
Nandere =
517 R²Nagelkerke=0,532

Auch die Zufriedenheit mit der aktuellen Lebenssituation beeinflusst die Variablen der subjektiven Wohnsituation und erklärt vor allem Varianzen der Erwartungs-Variablen. Die weiteren individuellen Merkmale beeinflussen die Variablen der subjektiven Wohnsituation in einem geringeren Ausmaß, können allerdings durchaus Varianzen erklären. So erklärt die Berufstätigkeit Varianzen der Zufriedenheit mit dem Wohngebiet und wird dadurch sogar signifikant. Des Weiteren beeinflusst das Auskommen mit dem Haushaltseinkommen die Wahrnehmung des PreisLeistungsverhältnisses der Wohnung recht stark.

In der Gesamtanalyse (vgl. Tabelle 4) sind, bei Kontrolle der Erhebungsgebiete, die Unterschiede zwischen diesen signifikant. Wird nun das Regressionsmodell auf das Erhebungsgebiet der Seestadt angewendet, lassen sich die bisherigen Ergebnisse nur teilweise reproduzieren, wobei wegen der Fallzahlen die Ergebnisse mit Vorsicht zu interpretieren sind. Im Modell der logistischen Regression beeinflussen für die Seestadt nur die Wohnfläche (positiv) und das Preis-Leistungsverhältnis (negativ) die Wohnzufriedenheit (erklärte Varianz $R^2 = 0,265$).

Zusammenhang von Wohnzufriedenheit und allgemeiner Lebenszufriedenheit

In der internationalen Forschung wird viel und seit langem darüber diskutiert, wie der Zusammenhang von Wohnzufriedenheit und allgemeiner Lebenszufriedenheit modelliert werden kann (vgl. klassisch Glatzer/Zapf 1984; aktuell Nakazato et al. 2011; Foye 2017). Die Fragen sind nicht nur theoretischer und insofern auch messtheoretischer Art (es gibt vielfältige theoretische Modelle, welche Lebenszufriedenheit erklären, meist als eine Art Gesamtbilanz aller Lebensbereiche in Kombination mit Individualmerkmalen wie Lebenszielen, Wertehaltungen etc.), sie sind aber auch von wohnungs- und sozialpolitischer Relevanz. Nun wurde im Zuge der bisherigen Analysen einerseits festgehalten, dass die allgemeine Lebenssituation neben Wohnfläche, Preis-Leistungsverhältnis, Erwartungserfüllung und aktiver Teilhabe am Erwerbsleben die Wohnzufriedenheit erklären können, wobei in dem für die Seestadt berechneten Modell nur mehr Wohnfläche und Preis-Leistungsverhältnis als unabhängige Variablen im Modell erklärende Kraft zeigten. Um den Zusammenhang von Wohnzufriedenheit und allgemeiner Lebenszufriedenheit zu modellieren, wurden mehrere Varianten eines Strukturgleichungsmodells berechnet, welches die Zufriedenheit mit der Wohnsituation erklärt, sowie die Zufriedenheit mit dem Leben im Allgemeinen, um den tatsächlichen Zusammenhang zwischen den beiden Konstrukten zu erfassen. Aus methodischen Gründen (begrenzte Fallzahlen und zahlreiche fehlende Werte, die in den berechneten Modellen unterschiedliche Lösungen gefunden wurden) konnten die Modelle allerdings nur für die Gesamterhebung berechnet werden. Die Ergebnisse sind deshalb mit Vorsicht zu interpretieren und werden aus diesem Grund im Folgenden nur cursorisch beschrieben.

Gleichwohl erscheinen zwei Ergebnisse bedeutsam: Zum einen stützen die Ergebnisse die Annahme, dass Wohnzufriedenheit und Lebenszufriedenheit zwei getrennte Konstrukte darstellen, die durch unterschiedliche Einflussvariablen strukturiert sind. So erklärt sich Wohnzufriedenheit im Wesentlichen aus *konkreten wohnbezogenen Aspekten* (Wohnfläche, Wohnkosten, Wohnhaus und Infrastruktur, Lärm- und Luftqualität) sowie aus der Erfüllung der vor dem Umzug gehegten Erwartungen. Aspekte wie Alter, Gesundheit, die allgemeine finanzielle Situation (Auskommen mit den Finanzen), aber auch soziale Kontakte wirken hingegen auf die allgemeine Lebenszufriedenheit (im Sinne einer sich aus mehreren

Quellen speisenden Befindlichkeit). Spannend ist in diesem Zusammenhang der Hinweis, dass die Erwartungserfüllung, welche, wie oben beschrieben, für Wohnzufriedenheit eine relevante Determinante darstellt, vom Ausmaß der Lebenszufriedenheit bestimmt wird. Mit diesem Ergebnis unterstreichen die Ergebnisse die komplexe Struktur des Zusammenhangs von Wohn- und Lebenszufriedenheit. Relevant erscheint also zum anderen die vielschichtige, aber nicht vollständig geklärte Beziehung zwischen Wohn- und Lebenszufriedenheit. So lässt sich für Lebenszufriedenheit nur ein indirekter, und zwar über die Erwartungserfüllung beeinflusster Effekt auf Wohnzufriedenheit feststellen, während Wohnzufriedenheit, wie auch die internationale Forschung zeigt, direkt auf Lebenszufriedenheit wirkt. „Thus housing conditions affect housing satisfaction, which in turn affects life satisfaction“ (Foye 2017, 432). Mit anderen Worten: Eine geringe allgemeine Wohnzufriedenheit beeinflusst negativ die allgemeine Lebenszufriedenheit. Gleichzeitig beeinflusst der Grad der allgemeinen Zufriedenheit einer Person mit ihrem Leben, ob die vor dem Umzug gehegten Erwartungen an das Wohnviertel erfüllt oder enttäuscht wurden. Je weniger ausgeprägt die Erwartungserfüllung, desto geringer die wohnbezogene Zufriedenheit. Erneut sei daran erinnert, dass aufgrund der Fallzahlenproblematik die Berechnungen nur für alle Stadtentwicklungsgebiete zusammen durchgeführt werden konnten, wobei aufgrund der vielen fehlenden Werte aber auch diese Ergebnisse mit viel Unsicherheit befrachtet sind. Dem Zusammenhang von Lebens- und Wohnzufriedenheit sollte in künftigen Untersuchungen jedenfalls verstärkte Aufmerksamkeit zukommen.

Kommt die IFES-Erhebung zu anderen Schlüssen als die Monitoring-Erhebung?

Die Sekundäranalysen der IFES-Erhebung „Leben in Stadterweiterungsgebieten“ wurden auch dazu genutzt, um die im Zuge der ersten Monitoringphase 2015 erhobenen Daten nochmals zu analysieren und auf Inkonsistenzen und Übereinstimmungen hin zu überprüfen. Bei dieser Art von Analyse ist es jedoch erforderlich, sich die unterschiedlichen Kontexte, Erkenntnisinteressen und auch methodischen Besonderheiten der zu Vergleichszwecken herangezogenen Untersuchungen bewusst zu machen. So sind Vergleiche auf uni- oder bivariater Ebene wenig zielführend, da sie eher die jeweilige Forschungslogik reflektieren und außerdem Momentaufnahmen gegenüberstellen. Demgegenüber ist es zielführend, die jeweiligen Erklärungsmodelle zu kontrastieren. Zu diesem Zweck wurde der Datensatz der Monitoring-Erhebung nochmals in Hinblick auf die Komponenten und Struktur der Wohnzufriedenheit analysiert.

In der Faktorenanalyse (explorative Hauptachsenanalyse) ergibt sich ein ähnliches Bild wie in der IFES-Erhebung, auch wenn sich, aufgrund der unterschiedlichen Anlage der Befragung, die latenten Konstrukte („Faktoren“) zum Teil aus anderen Variablen zusammensetzen. Aus der Analyse ließen sich sechs latente Dimensionen extrahieren. Der wichtigste Unterschied betrifft die Zufriedenheit mit den Wohnkosten. Diese wurden unterschiedlich erfasst und musste, ebenso wie Einkommen, aufgrund der zahlreichen fehlenden Werte von der Analyse ausgeschlossen werden (dies betraf 10 der insgesamt 30 Items). Die Items in der schlussendlichen Analyse weisen eine sehr gute Eignung für die Analyse auf ($KMO = 0,855$). Die Varianzen der einzelnen Variablen werden einigermaßen gut durch die Faktoren erklärt. Die sechs extrahierten Faktoren erklären 46,8% der Gesamtvarianz.

1. Zufriedenheit mit dem Zusammenleben (Umgang miteinander, Zusammenhalt etc.)
2. Zufriedenheit mit der Wohnumgebung (Restaurants, Supermärkte, öffentlicher Verkehr etc.)

3. Beurteilung des Wohnhauses (Müllraum, Hausbetreuung, Energieeffizienz etc.)
4. Beurteilung der Wohnung (Wohnungsgröße, Helligkeit, Aussicht etc.)
5. Lärmbelastung (Schutz vor Lärm und Lärmsituation)
6. Zufriedenheit mit den Freizeitangeboten (Angebote Sport und Kultur)

Ebenfalls durchgeführt wurde eine logistische Regression, wobei versucht wurde, die Liste der Verbesserungen und Verschlechterungen durch den Umzug in die Seestadt mit einzubauen, um so die Variable Erwartungshaltung aus dem IFES Datensatz darstellen zu können. Die Werte für das Gesamtmodell sind sehr gut, der Wert für die erklärte Varianz sehr hoch ($R^2 = 0,637$).

Tabelle 5: Determinanten der Wohnzufriedenheit (Re-Analyse Monitoring 2015; logistische Regression)

	Modell 1 Exp(B)	Modell 2 Exp(B)	Modell 3 Exp(B)
<u>Individuelle Merkmale</u>			
Geschlecht (1=männlich)	0,949	0,972	0,670
Kinder im Haushalt lebend (1=Ja)	0,675	0,832	0,329*
Migrationshintergrund (1=Ja)	1,392	1,484	1,531
höchster Bildungsabschluss (Refgr. Hohe Bildung)			
- niedrige Bildung (Pflichtschule, Lehre, BMS)	0,395***	0,406**	0,239**
- mittlere Bildung (Matura)	0,962	0,986	0,330**
Berufstätigkeit (1=Berufstätig)	0,831	0,834	0,800
Äquivalenzeinkommen des Hh pro Kopf und Monat (Abweichung von OECD: alle Kinder im Hh erhalten Gew 0.4)	1,000	1,000	1,000
<u>Objektive Wohnsituation</u>			
Wohnfläche pro Person		1,011	0,998
monatliche Wohnkosten		1,000	1,000
Zeitpunkt des Einzugs (1=2014)		1,000	1,000
<u>Subjektive Wohnsituation</u>			
Häufigkeit der Nutzung eines Autos innerhalb/außerhalb der Seestadt			1,528**
Intensität der Nachbarschaftskontakte			1,357**
Entfernung der Freizeitaktivitäten vom Wohnort			0,587***
Zufriedenheit mit dem Zusammenleben			3,676***
Zufriedenheit mit der Wohnumgebung			2,880***
Zufriedenheit mit den Freizeitangeboten			1,556
Beurteilung des Wohnhauses			1,893
Beurteilung der Wohnung			1,734
Lärmbelastung			1,033
Nagelkerkes R ²	0,057	0,071	0,637

*** p < 0,01 ** p < 0,05 * p < 0,1

N=308

Die Ergebnisse (vgl. Tabelle 5) zeigen, dass von den individuellen Merkmalen und der objektiven Wohnsituation lediglich der Bildungsgrad einen signifikanten Effekt hat. Bei der subjektiven Wohnsituation sind alle Variablen signifikant. Dass Variablen wie „Vorhandensein von Kindern“, „Migrationshintergrund“ und „Berufstätigkeit“ keinen Einfluss zeigen, könnte an den niedrigen Fallzahlen der jeweiligen Gruppe liegen. Bei der Wohndauer könnte der nicht vorhandene Erklärungsgehalt daran liegen, dass zwischen den Einzugsdaten nur ein paar Monate Unterschied liegen.

Zusammengefasst lässt sich formulieren: Personen mit niedriger und mittlerer Bildung wohnen signifikant weniger gern in der Seestadt; je seltener ein Auto innerhalb und außerhalb der Seestadt benutzt wird, desto eher geben die Personen an gerne in der Seestadt zu wohnen; je mehr Kontakt zu den Nachbarn angegeben wird, desto lieber wohnt die Person in der Seestadt; je weiter weg vom Wohnort die Freizeitaktivitäten am liebsten ausgeübt werden, desto weniger gern wohnt die Person in der Seestadt; je zufriedener eine Person mit dem Zusammenleben ist, desto lieber wohnt sie in der Seestadt; je zufriedener eine Person mit der Wohnumgebung ist, desto lieber wohnt sie in der Seestadt.

Die Ergebnisse korrespondieren in Teilen mit jenen der IFES-Erhebung, wo sich im Regressionsmodell die Wohnfläche und das Preis-Leistungsverhältnis als Einflussvariablen herauskristallisierten. Unterschiede in den Ergebnissen resultieren primär aus der Konzeption der Studie und der Art der Messung. So verweist die Analyse auf eine Äquivalenz der Variablen Preis-Leistungsverhältnis im Modell, das auf der IFES-Erhebung beruht, mit der Variable Bildungsstatus im Monitoring.

1.3. Typologie sozialer Milieus in der Seestadt (Re-Analyse Monitoring 2015)

Im Unterschied zur IFES-Erhebung enthält das 2015 durchgeführte Besiedlungsmonitoring zahlreiche Informationen, die für eine Analyse der Milieudifferenzierung in der Seestadt herangezogen werden können. Zwar sind für eine Milieubestimmung auch Aspekte wie Bildungsgrad, Beruf und Einkommen von Relevanz, in erster Linie herangezogen werden jedoch Prinzipien der Lebensführung, Werthaltungen oder Präferenzen. Auf diese Überlegung stützt sich auch die in diesem Abschnitt dokumentierte und im Zuge einer Re-Analyse der Monitoring-Erhebung erstellte Typologie sozialer Milieus in der Seestadt unter stadt-, wohn- und lebensstilsoziologischen Gesichtspunkten. Die Ergebnisse der Analyse erlauben darüber hinaus eine Bewertung und Überprüfung der im Rahmen der Sozialraumanalyse getätigten Beobachtung einer doch recht ausgeprägten Differenzierung der lokalen Bewohnerschaft, etwa nach dem Grad des Interesses an Entwicklungen in der Nachbarschaft, der Beteiligungsbereitschaft, den Wohn- und Stadtvorstellungen (beispielsweise von privat-öffentlich, dörflich-urban, aktiv-passiv), aber auch in Bezug auf soziale und ökonomische Aspekte der Lebenslage (z.B. Einkommen, Familienstatus, Migration). Der Versuch einer Milieubestimmung der Bewohnerschaft in der Seestadt beruht auf der Methode der Clusteranalyse. Als Ergebnis liegen fünf Cluster vor, die sich, wie die nachfolgende Beschreibung zeigt, vor allem nach Merkmalen wie Dichte der sozialen Beziehungen im Stadtteil, Nutzung des Wohnumfelds oder Interesse und Bereitschaft, sich im Gemeinwesen einzubringen, unterteilen lassen. Merkmale wie Bildungsstatus, Einkommen, Familienstand oder Migration sind demgegenüber eher marginal und fallen nicht ins Gewicht.

Typ 1 „in der Seestadt angekommen/zu Hause“

Diese Gruppe umfasst 48 Personen im Datensatz und zeichnet sich durch eine gute Eingebundenheit in die Seestadt aus. So haben Sie gute Nachbarschaftskontakte, nutzen auch Gemeinschaftsräume und andere Räumlichkeiten der Seestadt, wie den See, Lokale, Restaurants, sportliche Angebote etc., und sie nutzen die gegebenen Möglichkeiten sich einzubringen (Facebook-Gruppen, Stadteilmanagement etc.). Sie hegen allerdings nicht den Wunsch sich weiter in der Seestadt einzubringen. Ihre Wohnung betrachtet sie eher als einen Ort für Familie und Freunde und weniger als Ort der Repräsentation. Den größten Teil der Gruppe machen Eltern mit Kinder/n (36,2%) und Paar-Haushalte (29,8%) aus. 35,4% weisen eine akademische Ausbildung auf, der größte Teil hat eine mittlere Bildung.

Typ 2 „unzugehörig und uneingebunden“

Diese Gruppe (n=136) zeichnet sich durch eine sehr geringe Eingebundenheit in der Seestadt aus. Einerseits haben sie wenige Nachbarschaftskontakte und nutzen die Seestadt allgemein weniger als Freizeitort. Andererseits bringen sie sich auch nicht aktiv in der Seestadt ein und wollen sich auch nicht einbringen. 43,6% haben eine akademische Ausbildung, 17,9% haben ein Äquivalenzeinkommen des Haushaltes pro Kopf, welches unter 1000€ liegt. Auch bei dieser Gruppe lebt der größte Teil in Elternhaushalten mit Kinder/n (22,4%) und Paar-Haushalte (41,8%).

Typ 3 „Sauberkeit + Ordnung = Sicherheit“

Diese Gruppe (n=111) ist sehr stark durch die Einstellung geprägt, dass die Wohnung ein Ort der Repräsentation und Sauberkeit ist. Die Wohnung wird ebenfalls als Ort für Familie und Freunde betrachtet. Sie nutzen die Möglichkeiten, sich in der Seestadt einzubringen, kaum und hegen auch nicht den Wunsch, sich mehr einzubringen. Sie haben mittelmäßige Nachbarschaftskontakte und nutzen die Seestadt eher weniger als Ort für Freizeitaktivitäten. Der größte Teil lebt in Paar-Haushalten (53,2%) und fast die Hälfte weist ein Haushaltsäquivalenzeinkommen pro Kopf größer als 2000€ auf (47,6%).

Typ 4 „potentiell engagiert und interessiert“

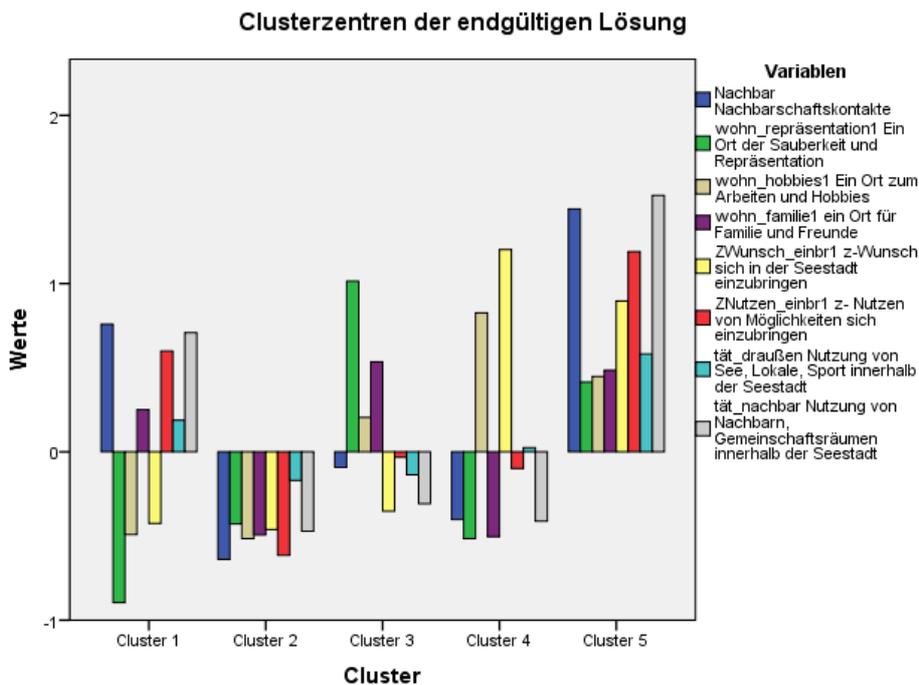
Diese Gruppe (n=55) zeichnet sich durch den Wunsch, sich in der Seestadt mehr einzubringen, aus. Obwohl der Wunsch sehr ausgeprägt ist, nutzen sie die vorhandenen Möglichkeiten eher weniger. Die Wohnung wird weniger als Ort zur Repräsentation betrachtet und mehr als Ort zum Arbeiten und für die Ausführung von Hobbies. Diese Gruppe ist auch nicht durch starke Nachbarschaftskontakte geprägt. 49,1% weisen eine akademische Ausbildung auf und 48,1% verfügen über ein Haushaltsäquivalenzeinkommen pro Kopf größer als 2000€. Fast ein Drittel der Gruppe lebt in Einpersonenhaushalten (29,1%), weitere 45,5% leben in Paarhaushalten.

Typ 5 „meine Seestadt“

Schließlich zeichnen sich ein Milieu ab (n=51), das sich durch ein hohes Maß an Eingebundenheit auszeichnet. So haben die Mitglieder dieser Gruppe nicht nur sehr viele Nachbarschaftskontakte und nutzen Gemeinschaftsräume für nachbarschaftliche Qualitäten, sie nutzen auch, wie keine andere Gruppe, die Möglichkeiten, sich in der Seestadt einzubringen und wollen sich noch mehr einbringen. Der größte Teil der Gruppe hat einen hohen Bildungsabschluss (54%) weitere 30% haben einen mittleren

Abschluss. 44,7% weisen ein Haushaltsäquivalenzeinkommen pro Kopf größer als 2000€ auf. Auch bei dieser Gruppe lebt jeweils ein Drittel in Paar-Haushalten oder sind Eltern mit Kinder/n, jedoch im Vergleich zu den anderen Gruppen gibt es einen großen Anteil an Alleinerziehenden (15,7%).

Abbildung 19: Clusterstruktur



Quelle: Besiedlungsmonitoring Seestadt Aspern 2015

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Auch wenn es sich bei den angegebenen Größenordnungen der einzelnen Typen naturgemäß um eine Momentaufnahme handelt, lässt sich ein Grundmuster typischer Formen von (Nicht-)Teilhabe feststellen. Die Ergebnisse sind so gesehen vor allem in Bezug auf die Frage der Erreichbarkeit für gemeinwesenorientierte Maßnahmen aufschlussreich. So wird erkennbar, dass nur Teile der BewohnerInnenschaft für eine Beteiligung aktivierbar sind. Dies bedeutet zugleich jedoch nicht, dass jene, die angeben, sich nicht aktiv einbringen zu wollen, unbeteiligt sind. So etwa ist anzunehmen, dass Typ 3, der den Sicherheits- und Ordnungsdiskurs repräsentiert, für partizipative Angebote eher nicht zu gewinnen ist, wohl aber, bei wahrgenommenen Störungen, von sich aus aktiv interveniert, sei es durch die Meldung von devianten Verhaltensweisen bei Hausverwaltungen, Sicherheitsdiensten oder Polizei, oder durch direkte Einmischung in nachbarschaftlichen Settings bzw. über soziale Netzwerke.

Teil 2

Sozialraumanalyse und Fallstudien zu (halb-)öffentlichen Räumen

2.1 (Halb)Öffentliche Räume – Eine Begriffsbestimmung

Der zweite Teil der Studie beschäftigt sich mit den Aneignungen der (halb)öffentlichen Räume der Seestadt, sowie einer sozialräumlichen Analyse des Stadtteils. Mittels der Analyse werden soziale Dynamiken der Besiedelung der Seestadt und die Identifikation mit der Seestadt sichtbar gemacht.

Angesichts des Wandels des Verständnisses von Öffentlichkeit und Privatheit, insbesondere aufgrund der aktuellen Entwicklungen des virtuellen Raums, befindet sich auch die Definition von öffentlichen Räumen in Transformation. Bei dieser Fallstudie gehen wir pragmatisch mit dieser Definition um: Wir verstehen unter öffentlichen Räumen, Räume, die sich im Eigentum der öffentlichen Hand befinden und formell uneingeschränkt für alle zugänglich sind.

Halböffentliche Räume, sind Räume, die sich in privatem Eigentum befinden aber ebenfalls formell uneingeschränkt für alle zugänglich sind, aber auch Räume, die sich im öffentlichen Eigentum befinden, und eingeschränkt zugänglich sind. Dazu zählen Räume, die dem Privatrecht (eigene Hausordnungen, eventuell Sicherheitsdienste, etc.) unterliegen, jedoch öffentlich zugänglich sind, aber eben auch Räume, die im Besitz der Kommune sind, aber aus verschiedenen Gründen (wie z.B. Wartungs- bzw. Sicherheitserwägungen) in ihrer Nutzung durch Zugangskontrollen bzw. besonderen Auflagen eingeschränkt sind (z.B. Jugend- und Sportanlagen). (vgl. u.a. Berding et al. 2010; Marcuse 2003; Selle 2010).

Qualitative Methoden der Sozialraumanalyse

Die Methodik der Sozialraumanalyse wird in den unterschiedlichsten wissenschaftlichen Disziplinen zur Untersuchung von städtischen Teilräumen angewandt. Aufgrund der disziplinären Vielfalt kann nicht von „der Methode der Sozialraumanalyse“ gesprochen werden, sondern von den Methoden (vgl. Schubert 2002; Schubert/ Riege 2004:160; Kessl et al. 2005, vgl. Dlabaja 2016: 75). Je nach Disziplin, Forschungsinteresse und Forschungstradition variieren die theoretischen Grundlagen sowie die verwendeten Methoden. Allen Ansätzen der Sozialraumanalyse gemein ist jedoch (vgl. Gestring/ Janßen 2002: 153):

- Ein abgestecktes städtisches Teilgebiet als Untersuchungseinheit
- Die Analyse der Handlungs- und Nutzungsmuster in diesen Räumen
- Das Interesse am Wechselspiel zwischen gebauter Umwelt und dem Verhalten der StädterIn

Teil der qualitativen Methode der Sozialraumanalyse sind: teilnehmende Beobachtungen, Bewegungsskizzen – um die Aneignungsformen der NutzerInnen und die Nutzungsstrukturen analysieren zu können – Ad-Hoc-Interviews und qualitative Interviews, sowie im Regelfall die Sekundäranalyse von Infrastruktur- und Sozialstrukturdaten. Es wird meist ein Methoden-Mix aus qualitativen und quantitativen Methoden angewendet, um einerseits die Lebenswelten in Stadtquartieren, aber zeitgleich auch strukturelle Dynamiken erfassen zu können (vgl. Schubert/ Riege 2004:45).

Riege und Schubert schreiben über die Methodik „Sozialraumanalyse zielt auf die Zusammenhänge zwischen sozialen und räumlichen Strukturen und Prozessen – auf theoretisch- analytischer wie auf empirisch-methodischer Ebene“ (vgl. Schubert Riege 2005:247).

Wichtig ist an dieser Stelle anzumerken, dass sozialraumanalytischen Untersuchungen wie dieser meist ein relationales und dynamisches Raumverständnis zugrunde liegen (vgl. auch Stoik/ Lüttringhaus/ Litges 2005: 562). Ganz konkret wird hier Bezug auf eine adaptierte Form der relationalen Raumtheorie nach Löw genommen, die davon ausgeht dass „Raum eine relationale (An)Ordnung von sozialen Gütern und Menschen (Lebewesen) an Orten“ ist (Löw 2001:212). Diese relationalen Anordnungen sind in Regulative eingebettet und werden von AkteurInnen, die mit unterschiedlichen Ressourcen und Kapitalsorten ausgestattet sind, und auf verschiedenen Ebenen konstituiert (vgl. Dlabaja 2016:42).

In diesem Kapitel wird auf quantitative Aspekte der Analyse nicht Bezug genommen, auf diese wurde bereits im ersten Teil der Studie eingegangen. Für eine Analyse und Darstellung der Seestadt mittels soziodemographischer und struktureller Daten sei darüber hinaus auf den Bericht des ersten Besiedelungsmonitorings hingewiesen (vgl. Reinprecht/ Dlabaja/ Stoik/ Kellner/ Kisch-Soriano da Silva 2015: 21 -25, 76). Gleiches gilt für eine Analyse der handelnden AkteurInnen im Stadtteil (vgl. Reinprecht/ Dlabaja/ Stoik/ Kellner/ Kisch-Soriano da Silva 2015: 40 – 46). Die Auswahl der Analyseräume erfolgte basierend auf einer Reihe von teilnehmenden Beobachtungen, die im Zuge des ersten und zweiten Feldforschungsaufenthalts im März und Mai 2016 durchgeführt wurden.

Fragestellung und Forschungszugang zur Fallstudie

Da in der Seestadt innovative Konzepte für den öffentlichen Raum umgesetzt werden (Entlastung des öffentlichen Raums vom ruhenden Verkehr, Verkehrsberuhigung, Übergänge zwischen öffentlichen und (halb)öffentlichen Räumen, Aneignungskonzepte für die öffentliche Räume), stellt sich die Frage, wie die Herstellung der öffentlichen Räume sich empirisch darstellt. Interessant ist dabei – auch für nachfolgende Untersuchungen, wie die Konzepte und angestrebten Innovationen in der Praxis umgesetzt wurden und wie die Ansprüche erfüllt werden.

Durch die Betrachtung der Herstellung und Aneignung der öffentlichen Räume werden außerdem Themenfelder sichtbar, die über die öffentlichen Räume hinausgehend für die Besiedlungsprozesse und Dynamiken in der Seestadt Relevanz haben.

Die der Forschung zugrunde liegenden Fragestellungen lauten daher: Welche Wohnmilieus und Lebensstile zeigen sich, auch in der Aneignung und Nutzung von Infrastruktur und öffentlichem Raum,

und begründen Vergemeinschaftung und Differenzierung in der Nachbarschaft? Wie lässt sich das soziale Gewebe des neuen Stadtteils beschreiben, welche Struktur und Form nimmt es an, wie ausgeprägt sind Stadtteilidentität und soziale Kohäsion, aber auch Praktiken (symbolischer) Abgrenzung nach außen und innen, und welche sozialräumlichen Herausforderungen ergeben sich dadurch?

Zur Erfassung der sozialräumlichen Dimension und Dynamiken in Bezug auf die (halb)öffentlichen Räume wurden zwei Herangehensweisen gewählt. Im ersten Teil der Analyse wurden von Christoph Stoik und Johannes Kellner die konzeptionellen und materialistischen Hintergründe der (halb)öffentlichen Räume in der Seestadt betrachtet, die Eigentumsverhältnisse, die bauliche Gestaltung und die Regulation der Räume. Zu diesem Zweck wurden einerseits diverse Planungsgrundlagen und Leitbilder, wie z.B. die „Partitur des öffentlichen Raums“ betrachtet, andererseits wurden drei Begehungen in der Seestadt durchgeführt, die mittels Fotografien und Beobachtungsprotokollen dokumentiert wurden. Die Begehungen orientierten sich methodisch an der „strukturierte Stadtteilbegehung“ (vgl. Krisch 2009: 97ff) und der „teilnehmenden Beobachtung“ (vgl. Flick 2004: 206ff). Ausgehend von den Planungsgrundlagen und dem bestehenden Vorwissen in der Forschungsgruppe wurden die Begehungsrouten gewählt. Ziel war es, die wichtigsten öffentlichen Räume und ausgewählte (halb)öffentliche Räume (Innenhöfe) zu erfassen. Einzelne Gespräche, die sich bei den Begehungen mit Nutzer*innen des Raums ergeben haben, wurden mittels Gedächtnisprotokoll dokumentiert.

Zu den Begehungen ergänzend wurden drei Expert*innen-Interviews (vgl. Flick 2004: 139ff) durchgeführt, um das Wissen von Personen, die besonders mit dem öffentlichen Raum beschäftigt sind, einfließen zu lassen. Interviews wurden mit einem Experten von „Wien 3420 Development AG“, einer Expert*in der Offenen Kinder- und Jugendarbeit und mit Expert*innen des Stadtteilmanagements geführt. Diese wurden größtenteils mittels Aufnahmegerät festgehalten und teiltranskribiert. Zu kurzen ergänzenden Telefoninterviews wurden Gesprächsnotizen angefertigt.

Im zweiten Teil wird von Cornelia Dlabaja die Perspektive der Alltagsnutzung und lebensweltliche Perspektiven mittels der Methoden der qualitativen Sozialraumanalysen (vgl. Dlabaja 2016:75) eingenommen. Grundlage ist eine Reihe von teilnehmenden Beobachtungen (vgl. Schmidt-Lauber 2007) (diese wurden protokolliert), die im Kontext eines mehrmonatigen Feldforschungsaufenthalts (im Zeitraum von März bis August 2017) erfolgten. Im Zuge dieser Feldforschung wurden auch qualitative Interviews mit 18 BewohnerInnen durchgeführt und anschließend transkribiert. Darüber hinaus flossen vielfältige Alltagsgespräche, welche protokolliert wurden, in die Analyse ein. Ein wichtiger Teil der Erhebungen waren Go-Alongs mit BewohnerInnen und ExpertInnen aus dem Bereich der Stadtverwaltung und von Wien 3420 Development AG. Zur Methode der Go-Alongs schreibt Kusenbach (2008:352): „Die Methode des Go-Alongs bezeichnet Situationen, in denen Feldforscher Informanten auf Ausflügen (outings) begleiten und – durch Fragen, Zuhören und Beobachten – aktiv den Fluss ihrer Erfahrungen und Handlungen zu begreifen versuchen. Zusätzlich bieten Go-Alongs eine [...] Gelegenheit zur unbeobachteten Beobachtung solcher sozialen Felder und Situationen, die Forschern im Alleingang nicht problemlos zugänglich sind. Genauer gesagt sind Go-Alongs eine bescheidenere und gezieltere Form des »Dabeiseins« (hanging out), das bekanntermaßen ein wichtiger Bestandteil ethnographischer Untersuchungen ist.“

Im Zuge von Telefoninterviews wurden Hintergrundinformationen mit den AkteurInnen von Stadtverwaltung und Wien 3420 Development AG abgeglichen, was vor allem wichtig war, um rechtliche Rahmenbedingungen und bauliche Gegebenheiten richtig darstellen zu können. Die Analyse und Synthese der Memos und Begehungsprotokolle erfolgte nach dem Kodierparadigma nach Glaser und Strauss (1998).

Im Folgenden werden nun, in einem ersten Schritt die(halb)öffentlichen Räume aus der konzeptionell materiellen Perspektive beschrieben. In einem zweiten Schritt werden die Ergebnisse einer Sozialraumanalyse vorgestellt, wobei Themenfelder und wichtige prägende Räume und Orte in Bezug auf die Nutzung und Identifikation beschrieben werden. Zum Abschluss werden die unterschiedlichen Perspektiven verknüpft. Die so gewonnenen Synthesen bilden die qualitativen Ergebnisse der Studie.

Kategorien der Untersuchung

Die Beschreibung und Charakterisierung der (halb)öffentlichen Räume in der Seestadt Aspern wurde anhand folgender Kategorien vorgenommen:

- Eigentumsverhältnisse
- Konzeption
- Bauliche Gestaltung
- Regulation
- Aneignung
- Nutzung

Eigentumsverhältnisse

Die Herstellung von „Aspern Die Seestadt Wiens“ ist als Public-Private-Partnership-Modell organisiert. Vor der Bebauung befinden sich die Baufelder im Eigentum der Wirtschaftsagentur Wien. Die Wien 3420 Development AG erwirbt diese sukzessive und ist für deren Inwertsetzung verantwortlich. Sie verkauft sie in Folge an Bauträger, Investoren und Betriebe.

Die Wohnbauten wurden in der ersten Bauphase bauplatzbezogen von den jeweiligen Bauträgern geplant und errichtet. Dies fand im Rahmen des geförderten Wohnbaus als Bauträgerwettbewerb statt bzw. in Form der Wohnbauinitiative mit günstigen Darlehen der Stadt Wien. Schließlich waren einige Baufelder für Baugruppen vorgesehen, wobei es sich bei einem Teil der dabei errichteten Wohnungen ebenfalls um geförderte Mietwohnungen handelt. Die wohnraumbezogenen Freiräume, wie die Höfe, sind zwar im Eigentum privater und geförderter Bauträger, aber öffentlich zugänglich.

Zudem obliegt der Wien 3420 Development AG auch die Gestaltung der öffentlichen Räume, wie Straßen, Parkanlagen usw. Sie vergibt die Aufträge für deren Herstellung und übergibt sie anschließend ins Eigentum der Stadt Wien.

Konzeption

Unter Konzeption werden die in diversen Planungsgrundlagen und Leitbildern, die für die Entwicklung des Stadtteils relevant waren, vorgesehenen Funktionen und Nutzungsformen für die (halb)öffentlichen Freiräume bezeichnet. Besonders hervorzuheben sind hier der Masterplan Flughafen Aspern, die Partitur des öffentlichen Raums sowie die auf Basis des Mobilitätsleitfadens entwickelten Maßnahmenpakete, wie bspw. die Parkraumstrategie.

Bauliche Gestaltung

Unter der baulichen Gestaltung wird die bereits hergestellte materielle Struktur der Seestadt Aspern verstanden. Dies umfasst sowohl die Gebäude als auch die Gestaltung der (halb)öffentlichen Räume und ihre Ausstattung. Diese werden in Bezug auf ihre Lage im Quartier sowie hinsichtlich ihrer Stellung zueinander betrachtet. Die Gestaltung fördert oder behindert die öffentliche Zugänglichkeit.

Regulation

Unter Regulation werden sämtliche in der Seestadt beobachtbare symbolische und soziale Praktiken verstanden, die eine Steuerung des Nutzungsverhaltens zum Ziel haben.

2.2 Die (halb)öffentlichen Räume aus konzeptioneller und materialistischer Perspektive

Quartier A

Die öffentlichen Räume in „Aspern Die Seestadt Wien“ sollen ihrer Konzeption zur Folge unterschiedliche Nutzungsformen ermöglichen sowie Orte für Erholung, Freizeitgestaltung und Kommunikation sein. Sie sollen zum Verweilen anregen und eine hohe Aufenthalts- und Erlebnisqualität bieten. Die verschiedenen Freiräume – bis hin zu Innenhöfen – in der Seestadt sind als Räume für die öffentliche Nutzung konzipiert. Sie sollen daher mit einem hohen Wiedererkennungswert durch sogenannte identitätsstiftende Gestaltungen versehen werden und damit einen Beitrag zur Orientierung innerhalb sowie zur Identifikation mit der Seestadt leisten. Sicherheit und Einsehbarkeit sind weitere grundlegende Aspekte des Konzepts.¹

Urbanität meint im Kontext der Planung der Seestadt Aspern, dass der öffentliche Raum belebt wirken und von einer Vielfalt von Menschen genutzt werden soll. Er hat sich daher nicht nur an vielfältigen Nutzungsformen, sondern auch an der Diversität einer Stadtgemeinschaft zu orientieren und deren stetigem Wandel Rechnung zu tragen. Er hat den Anspruch zu erfüllen, ein Raum für unterschiedliche Generationen, soziale Schichten, Kulturen und Bedürfnisse zu sein.

¹ vgl. vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2011): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch 18ff

Der öffentliche Raum soll auch die Zirkulation von Menschen und Gegenständen zu ermöglichen. Dabei wird den Mobilitätsformen des Radfahrens und des Zu-Fuß-Gehens auch durch eine adäquate Gestaltung des öffentlichen Raumes ein erhöhter Stellenwert beigemessen. Diese sollen durch kurze Wege und eine gut ausgebaute Infrastruktur an Attraktivität gewinnen.²

Für die Seestadt wird ein Modal Split von 30 % Rad- und FußgängerInnenverkehr, 40 % Öffentlicher Verkehr und 30 % Motorisierter Individualverkehr angestrebt.³ Die Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen orientiert sich dabei an dem Ansatz des „Straße fair teilen“, womit eine gerechte Aufteilung und gemeinsame Nutzung des Straßenraumes angestrebt wird. Weitere planungsanleitende Prinzipien sind die „Stadt der kurzen Wege“, womit die schnelle Erreichbarkeit der zur Erfüllung der alltäglichen Bedürfnisse notwendigen Orte gemeint ist. Ziel des Konzeptes ist es, eine geschlechtergerechte und barrierefreie Gestaltung der Mobilitätsinfrastruktur zu schaffen.

Innerhalb der Seestadt wird eine Parkraumstrategie verfolgt, die ausreichend Radabstellanlagen, eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung für den öffentlichen Raum, Park & Ride Anlagen, die Errichtung von Sammelgaragen sowie eine Reduktion der Kfz-Stellplatzverpflichtung vorsieht.

Zusätzlich definiert eine Straßenhierarchie die unterschiedlichen Nutzungen von Straßen – von der FußgängerInnenzone und Spielstraße bis hin zur städtischen Sammelstraße. Für das Radfahren ist dabei eine Fahrrad-Superstruktur mit teilweise getrennten Radwegen und zahlreichen weiteren Maßnahmen vorgesehen.⁴ Für FußgängerInnen wurden auf Hauptverbindungen Straßenräume überdurchschnittlich breit konzipiert.⁵ Zusätzlich sollen Angebote wie Citybike und Carsharing die gemeinschaftliche Nutzung von Mobilitätssystemen anregen. Schließlich ist die Seestadt, mit Ausnahme der sie nach außen begrenzenden Straßen, Tempo 30 Zone.

Das Quartier A, welche in der ersten Bauetappe zwischen 2013 und 2015 hergestellt und ab dann besiedelt wurde, soll sich zum sozialen und kommerziellen Herz der Seestadt entwickeln. Die Ausgestaltung der öffentlichen Räume soll sich vor allem an den Bedürfnissen von Kindern und Familien orientieren sowie aktive und passive Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten bieten.⁶

Das Quartier A wird von der Ringstraße in Form der Sonnenallee gequert. Sie soll als „urbanes Wohnzimmer im Freien“ dienen und spielerische Elemente beinhalten. Die planerische Intention ist eine hohe Aufenthaltsqualität für die Bewohner*innen zu bieten, ohne dabei Leben aus den angrenzenden

² vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2009): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch. 14

³ vgl. Projektteam Flugfeld Aspern/Schönfeld/MA21B (2007): Masterplan Flugfeld Aspern. 48

⁴ vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2009): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch. 34f

⁵ vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2011): Die Instrumente des Städtebaus. Vision + Wirklichkeit. 55

⁶ vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2009): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch. 46f

öffentlichen Räumen abziehen. Zugleich sollen die Gebäudekanten derartig gestaltet sein, dass sie zur Belegung sowie zur sozialen Kontrolle des öffentlichen Raums beitragen.⁷

Schließlich wird das Quartier A von der „roten Saite“ in Form der Maria-Tusch-Straße sowie Teile des Hannah-Arendt-Platzes durchzogen. Sie soll sich zu einer „kommerziellen Lebenslinie“ für das Quartier entwickeln, an der kommerzielle Aktivitäten für den täglichen Bedarf stattfinden.⁸ Des Weiteren sollen auch kulturelle Nutzungen sowie gemeinnützige Freizeitangebote stattfinden und ausreichend Platz für Fußgänger*innen, motorisierten Individualverkehr sowie den öffentlichen Verkehr vorhanden sein.⁹

See und Seepark

Entsprechend den Planungsgrundlagen soll der See „das energetische Zentrum“ der Seestadt bilden. Er soll ein Raum für vielfältige Aktivitäten und Formen der Naherholung bieten sowie eine reichhaltige Pflanzenwelt entstehen lassen. Der See kann sich darüber hinaus zu einem Treffpunkt für Menschen aus der weiteren Umgebung und möglicherweise Gesamtwien entwickeln. Er ist zugleich das Zentrum der blauen Saite, welche am nordwestlichen Rand des Quartiers A verlaufen wird. Im Bereich des Seeparks sollen ruhige Treffpunkte und eine attraktive Uferkante entstehen.¹⁰

Der See, das Südufer sowie der angeschlossene Seepark befinden sich im Eigentum der Stadt Wien. Die Gestaltung des Bereichs südlich des Sees ist abgeschlossen und umfasst Grün- und Aufenthaltsflächen mit einer Durchwegung, Kinderspielplätze bzw. Spiel- und Bewegungselemente, eine Brücke über den See sowie mehrere Seezugänge. Der größte dieser Zugänge befindet sich nahe der U-Bahn-Station. Er ist flach gestaltet und mit Schotter versehen. Grundsätzlich wurde bei der Gestaltung des Südufers auf einen natürlichen Charakter geachtet. Das Ufer verfügt über weitere kleinere Seezugänge, die teilweise mit hüft-hoher Vegetation ausgestaltet sind und damit einerseits Lebensraum für Tiere bieten sollen und andererseits Nutzer*innen des Sees teilweisen Sichtschutz gewähren. Dies trifft auch auf eine kleine Insel im See nahe des größten Seezugangs zu. Im Bereich der U-Bahnstation Richtung Osten ist bis auf einen separaten Bereich für Hunde, kein Zugang zum See möglich. Dieser Bereich ist durch die räumliche Trennung durch die U-Bahn-Station vom restlichen Seepark geschieden.

Die Grünflächen des Seeparks sind großzügig gestaltet und sowohl flach als auch hügelig angelegt. Sie ermöglichen dadurch zahlreiche Aktivitätsformen. Die zahlreichen Spielelemente sind für unterschiedliche Altersgruppen ausgelegt und sollen Bezüge zum See herstellen (z.B. Pferdchen). Die Janis-Joplin-Promenade bildet eine verkehrstechnische Grenze zum bebauten bzw. unbebauten Gebiet im Süden. Diese wird im Bereich der Brücke durch eine Betonwand unterstützt. Vereinzelt Schilder geben Informationen über den See und weisen auf Verhaltensregeln hin. Dazu zählen Vorschriften hinsichtlich der Hundehaltung, Sauberkeit, Seebenutzung u.a.

⁷ vgl. ebd. 54f

⁸ vgl. ebd. 62f

⁹ vgl. ebd. 67

¹⁰ vgl. ebd. 70

Das Nordufer sowie der dahinterliegende unbebaute Bereich befinden sich zwischenzeitlich im Eigentum der Wirtschaftsagentur. Die Betretung dieses Bereichs ist mit einer zeitlichen Einschränkung von 22 bis 6 Uhr erlaubt. Die Oberfläche ist bis auf den Campus der Religionen und den Seestadtpier gestaltet. Das Ufer selbst führt über weite Strecken in Form von Geröll abschüssig in den See. Im Bereich der U-Bahn-Station bilden Stahlplöcke eine ca. 2 bis 3 Meter hohe Kante. Diese verweisen bereits auf eine zukünftige Umgestaltung der gesamten Seestadt Promenade im Zuge der kommenden Bauphasen.

Der Seestadtpier ist eine temporäre Nutzung des Nordufers und wurde im Rahmen des arbeitsmarktpolitischen Projektes greenlab umgesetzt. Das nördliche Seeufer bot durch die Entfernung zum bebauten Bereich bzw. der U-Bahn-Station einen Rückzugsort mit geringer sozialer Kontrolle. Nachdem es hier im ersten Jahr der Besiedelung jedoch zu einer erhöhten Geräuschkulisse aufgrund von Feiern kam, wurde als Antwort auf BewohnerInnenbeschwerden ein privater Sicherheitsdienst engagiert. Dieser wird von der Wien 3420 Development AG beauftragt und bezahlt. Er kontrolliert nunmehr vor allem abends und an Wochenenden sowohl das unbebaute Gebiet nördlich des Sees sowie den Seepark. Auf Personen, die sich nach 22 Uhr am Nordufer aufhalten sowie auf Überschreitungen der Verhaltensregeln am Südufer wird mittels Abmahnungen reagiert. Das Nordufer wird weiterhin verstärkt von Jugendlichen genutzt.

U-Bahn-Station und Skaterpark

Die Anbindung der Seestadt an ihr Umfeld ist Teil des Mobilitätskonzeptes entsprechend dem Paket 1 „Anknüpfen mit dem Umfeld“.¹¹ Ein Ausgang befindet sich auf der Nordseite des Sees. Der zweite Ausgang auf der Südseite. Von dort verkehren die Autobuslinien 84A, 88A, 88B, deren Station mit Wartehäuschen versehen ist. Die Linie 84A durchquert das Quartier A über die Sonnenallee und die Maria-Tusch-Straße, vorbei am Hannah-Arendt-Platz und verlässt die Seestadt über die Maria-Tusch-Straße. Sie ist als zentrale Verbindungslinie für die Bewohner*innen zu und von der U-Bahn-Station gedacht. Zu Fuß sind es von der U-Bahn-Station bis zum Hannah-Arendt-Platz knapp zehn Minuten. Die Seestadtstraße ist im Bereich der U-Bahnstation auf beiden Seiten mit einer Reihe von Jungbäumen versehen.

Der südliche Ausgangsbereich ist durch die Bahntrasse überdacht und von zwei Säulen-Reihen flankiert. Es dominieren Materialien wie Stein, Beton und Asphalt sowie die Farbe Grau. Zwischen den Säulen sind eine Reihe von Fahrradbügel, von denen einige für die „Seestadtflotte“ – das Bike-Sharing-Angebot innerhalb der Seestadt – reserviert sind, angebracht. Des Weiteren sind ein Fahrradschlauch-Automat sowie eine Fahrrad-Pumpstation vorhanden. Auf der Seite zur Baustelle des zukünftigen Seeparkquartiers findet sich eine Absperrung, die Informationen zur Wegfindung Richtung Sonnenallee bietet sowie Visualisierungen der Planungen des Seeparkquartiers zeigt. Folgt man dieser Absperrung entlang der Janis-Joplin-Promenade, sind auf den Absperrungen SeestadtbewohnerInnen zu sehen, welche die Seestadt als lebenswerten Ort beschreiben. Im gesamten Bereich sowohl des südlichen als auch des

¹¹ vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2011): Die Instrumente des Städtebaus. Vision + Wirklichkeit. 51

nördlichen U-Bahn-Ausgangs sind Graffiti angebracht. Die weißen Flächen auf den Säulen der Bahntrasse lassen auf ein Übermalen der Graffiti schließen. Im Bereich des Skaterparks sind die Graffiti hingegen weiterhin vorhanden.

Vom nördlichen U-Bahn-Ausgang gelangt man zum Campus der Religionen, dem Flederhaus sowie dem Seestadtper. Dieser Ausgang ist derzeit hinsichtlich seiner Nutzung wenig vordefiniert und wird derzeit unter anderem von Jugendlichen auf unterschiedliche Weise angeeignet.

Der Bereich unter der Bahntrasse ist sowohl in nördlicher als auch in südlicher Richtung mit einem Metallzaun abgegrenzt, welcher ein Betreten dieses Bereichs unterbindet (mit Ausnahme des Stationsbereichs).

Der Skaterpark befindet sich unter der U-Bahntrasse zwischen der Janis-Joplin-Promenade und dem See. Er ist damit ein Teil des Seeparks und bildet, gemeinsam mit der U-Bahntrasse, eine Grenze zu dessen östlichen, weniger stark genutzten Teil. Der Skaterpark ist mittels eines etwa hüfthohen Metallgitters zur Straße hin abgegrenzt. Der Park selbst sowie die ihn flankierenden Säulen sind mit zahlreichen Graffiti besprüht. Diese sind teilweise auch als Wiener Wand deklariert, wodurch das Sprayen an diesen Säulen legalisiert wurde.

Innenhöfe

Die Gestaltung der im Privatbesitz befindlichen Baufelder und damit der Innenhöfe hat laut Masterplan kleinteilig und vielfältig zu erfolgen. Darin wird auch definiert, dass die Blöcke entlang der südlichen, westlichen und nördlichen Ränder des derzeit verbauten Gebiets offen und multifunktionell in Richtung des angrenzenden Grünzugs ausfallen sollen. Des Weiteren soll die Blockrandbebauung überwiegend durchlässig erfolgen, um Wege- und Blickbeziehungen hin zu den teilöffentlichen Innenhöfen zu erlauben. Die Gebäude und damit die Innenhöfe sollen Beziehungen zum öffentlichen Raum ermöglichen.¹² Es war jedoch eine klare Planungsentscheidung, dass Innenhöfe teilöffentliche Räume bleiben sollen und mit sogenannten „anlagenöffentlichen“ Spielplätzen für die Bewohner*innen der jeweiligen Wohnhausanlage ausgestattet werden sollen. Öffentliche Spielbereiche werden wie im Bestand der Stadt gehandhabt und ihre Herstellung und Pflege obliegt der öffentlichen Verantwortung und hat auf öffentlichem Grund zu geschehen.¹³

Diese Planungsvorgaben finden sich im bebauten Gebiet wieder. Die Gestaltung der Wohnhausanlagen ist überwiegend vielfältig und abwechslungsreich. Die Durchlässigkeit der Blockränder ist durch Unterbrechungen in der Bebauung, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß, gegeben. Einige Innenhöfe sind auf gegenüber dem Straßenraum erhöhten Plateaus angelegt. Der Niveauunterschied trägt dem Bau von Garagen Rechnung und dient der Wahrung von Privatsphäre in den Innenhöfen.¹⁴ Der

¹² vgl. Projektteam Flugfeld Aspern/Schönfeld/MA21B (2007): Masterplan Flugfeld Aspern. 86ff

¹³ vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2011): Die Instrumente des Städtebaus. Vision + Wirklichkeit. 69

¹⁴ vgl. Projektteam Flugfeld Aspern/Schönfeld/MA21B (2007): Masterplan Flugfeld Aspern. 92

Niveaunterschied führt in der Praxis tendenziell zu einer Uneinsichtigkeit der Innenhöfe von außen sowie physischen Barrieren wie Stiegen oder Steigungen wie am Beispiel des Baufelds D9 deutlich wird. Damit verbunden ist ein geringerer Grad an Durchlässigkeit und damit auch an Öffentlichkeit. Zugleich geht damit eine Steigerung des Erlebnischarakters der Stadträume einher. Derartige räumliche Arrangements regen zum Erkunden und Entdecken an.

Das Beispiel der Baufelder J8 und J9 zeigt, wie zwischen zwei Innenhöfen, trotz ihres erhöhten Bauniveaus und der erschwerten Zugänglichkeit mittels Stiegen, eine Verbindung mittels Sichtachsen hergestellt wird. Die beiden Innenhöfe kommunizieren auf dieser Ebene miteinander und regen einen Standortwechsel zwischen ihnen an. Der Innenhof auf J9 erzeugt im Sommer mittels eines durch einen Maschendrahtzaun abgegrenzten Pools, eines frei zugänglichen Spielplatzes sowie eines von außen einsichtigen Gemeinschaftsraums eine gelöste Bade- und Urlaubs-Atmosphäre. Kinder können auf kurzem Weg von einem Bereich in den anderen wechseln und es herrscht ein hoher Grad an sozialer Kontrolle durch eine gute Einsichtigkeit des Innenhofs von den Wohnungen aus.

Der Bauplatz D13 wiederum verfügt über einen intensiv begrünten Innenhof auf Straßenniveau. Durch gemeinschaftlich genutzte Flächen wirkt er nach innen hin offen und einladend. Gegenüber dem Straßenraum gibt es jedoch offensichtliche Abgrenzungstendenzen. So ist der Zugang auf der östlichen Seite in Richtung Hannah-Arendt-Park nur mittels eines Codes möglich. Der Zugang von westlicher Seite ist zwar nicht verschlossen, aber schmal und wenig einsichtig.

Schilder weisen in unregelmäßigen Abständen auf Verhaltensvorschriften hin. So zum Beispiel beim Baufeld D10, wo Fußballspielen untersagt wird. Der dortige Stiegenaufgang zum erhöhten Innenhof neben der Filiale der Supermarktkette Spar wird laut der mobilen Jugendarbeit bevorzugt von Jugendlichen als Aufenthaltsraum genutzt.

Schilder mit Verhaltensvorschriften sind im Vergleich zum Seepark und auch zu anderen Wohnhausanlagen des geförderten Wohnbaus bzw. des Gemeindebaus selten anzutreffen.

Im Interview mit der mobilen Jugendarbeit wird erwähnt, dass auch soziale Mechanismen zur Verhaltensregulation anzutreffen sind. So wurde in einem Innenhof ein Konflikt bzgl. der Geräuschentwicklung durch spielende Kinder durch die Moderation einer Hausbewohnerin beigelegt.

Spielstraße

Entsprechend der Partitur des Öffentlichen Raums sind einige der im öffentlichen Eigentum befindlichen Straßen zwischen den Baufeldern der Bauetappe 1 als Spielstraßen, die Orte mit intimen und lokalen Charakter umfassen, definiert. Sie sollen die Primärfunktion des Wohnens für dieses Gebiet

unterstützen.¹⁵ Von diesen wird in Folge exemplarisch ein Abschnitt zwischen der Janis-Joplin-Promenade bis zur Maria-Tusch-Straße behandelt.

Von der Janis-Joplin-Promenade führt neben der Buchhandlung Seeseiten eine mittels Schranken für den Verkehr gesperrte Einfahrt auf dem Baufeld J2 bis zur Agnes-Primocic-Gasse. Diese führt, unterbrochen durch die Sonnenallee, bis zum Hermine-Dasovsky-Platz, von wo aus die Mimi-Grossberg-Gasse in die Maria-Tusch-Straße mündet. Diese Verbindung, welche das derzeit gebaute Wohngebiet mittig durchquert, führt an zahlreichen Innenhöfen vorbei, womit ihr Charakter beständig zwischen den Polen privat und öffentlich oszilliert. Die Route ist für den motorisierten Individualverkehr überwiegend gesperrt und zeichnet sich durch zahlreiche Sitzgelegenheiten, Grünelemente sowie Wasserspiele aus. Letztere befinden sich am Hermine-Dasovsky-Platz sowie am Übergang von der Susanne-Schmida-Gasse in die Agnes-Primocic-Gasse. Die verkehrsberuhigenden Maßnahmen sowie die zahlreichen Gestaltungselemente vermitteln eine hohe Transit- und Aufenthaltsqualität für Fußgänger*innen und insbesondere für Familien mit kleineren Kindern.

Maria-Tusch-Straße

Die Maria-Tusch-Straße ist entsprechend der Partitur des öffentlichen Raums Teil der roten Saite und soll insbesondere kommerzielle Aktivitäten des täglichen Bedarfs ermöglichen.¹⁶ Um dies zu gewährleisten, wird ein Teil von ihr von SES Spar European Shopping Centers verwaltet, die bei der Vergabe der Geschäfte unter anderem auf einen ausgewogenen Branchenmix zu achten haben. Die Straße führt von westlicher Seite südlich des Yella-Hertzka-Parks bis zum Hannah-Arendt-Platz. Von dort wendet sie sich in nordöstliche Richtung und endet am Seepark. Sie ist eine Tempo-30-Zone und zeichnet sich durch breite Fußgänger*innenbereiche mit Sitzgelegenheiten und Baumreihen sowie einer nur geringen Anzahl an Parkspuren aus. Dies verleiht der Straße Boulevard-Charakter und entspricht damit ihrer Definition als Geschäftsstraße lt. der Partitur des öffentlichen Raums.¹⁷ Auf ihr befinden sich zahlreiche Geschäfte und im Bereich des Hannah-Arendt-Platzes auch eine Reihe von Gastronomie-Betrieben. Der Bereich um den Stiegen Ausgang zum Baufeld D9 legt eine Nutzung als Aufenthaltsraum nahe, da Gestaltung und Materialität ein Sitzen und Verweilen ermöglichen. Unmittelbar in der Nähe befinden sich die Haltestellen der Autobuslinie 84A. Der gesamte Bereich verfügt über sehr breite Fußgänger*innenbereiche und schließt damit an den Platzcharakter des Hannah-Arendt-Platzes an. Es entsteht derart ein urbaner öffentlicher Raum der vielfältige und anonyme Nutzungsformen ermöglicht.

¹⁵ vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2009): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch. 46f

¹⁶ vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2009): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch. 62

¹⁷ vgl. ebd. 46f

Sonnenallee

Die Sonnenallee ist ein öffentlicher Verkehrsraum und Teil der noch nicht fertig gestellten Ringstraße. Zum derzeitigen Errichtungsstand führt sie von der Janis-Joplin-Promenade im Osten unter der U-Bahn-Trasse kreisförmig entlang der Baustelle für das Seepark-Quartier durch das Quartier A und endet kurz nach der Ilse-Arlt-Straße. Sie ist durchgängig Tempo-30-Zone. Entsprechend den Planungsunterlagen hat sie im Bereich des Quartiers A Wohnen als Primärfunktion und soll insbesondere für Familien und Kinder Freizeit- und Naherholungsangebote bereitstellen¹⁸

Die Sonnenallee verfügt von der Janis-Joplin-Promenade bis zu ihrem Zusammentreffen mit der Maria-Tusch-Straße in der Mitte über einen breiten Fußgänger*innenbereich, der beidseitig von jeweils einer Fahrspur und einem Parkstreifen flankiert ist. Sie ist mit zahlreichen Sitzgelegenheiten und Jungbäumen ausgestattet. Zusätzlich verfügt sie über einige Spielelemente in Form eines vertieften Plateaus oder eines wellenförmig gestalteten Bereichs gegenüber der Polizeistation. Ab der Maria-Tusch-Straße wird der bis dahin mittig angeordnete Fußgänger*innenbereich durch seitlich gelegene Fußgänger*innenbereiche entlang der Baufelder abgelöst. Diese sind ebenfalls breit angelegt und mit Bäumen ausgestattet.

Zum derzeitigen Stand hat die Straße als Verbindungsglied zwischen U-Bahn-Station und dem Quartier A einen stark ausgeprägten transitorischen Charakter. Durch die beschriebenen Spielelemente ist darüber hinaus punktuell eine erhöhte Aufenthaltsqualität gegeben.

Hannah-Arendt-Platz

Der Hannah-Arendt-Platz befindet sich zwischen dem Bildungscampus sowie den Baufeldern D10 und D13. Die Maria-Tusch-Straße passiert ihn auf nordwestlicher Seite. An die Straße angrenzend ist der Platz mit Jungbäumen und Sitzgelegenheiten ausgestattet. An seinem nördlichen Ende befinden sich auf dem Baufeld D10 zwei Restaurants sowie das Stadtteilmanagement Aspern. Auf der anderen Seite der Maria-Tusch-Straße ist eine Bäckerei zu finden. Der Platz selbst wird zum größten Teil vom gleichnamigen Park eingenommen. Der Park ist mit einer weitläufigen Wiesenfläche mit unterschiedlichen topographischen Niveaus ausgestattet. Darauf befinden sich einige Hängematten, welche teilweise einen guten Blick über den Platz gewähren. Bei den Hängematten sowie im nördlichen Parkbereich sind Jungbäume gepflanzt. Der Park wird zudem von drei Gehwegen durchschnitten. Auf seiner westlichen ist der Park mit einem grobkörnigen Bodenbelag versehen und mit zahlreichen Bänken, manche mit Tischen, einem Trinkbrunnen sowie einigen Jungbäumen ausgestattet. Auf seiner östlichen Seite findet sich ein Kleinkinderspielplatz.

Obwohl er aus geographischer Perspektive nicht im Zentrum des Quartiers liegt, hat er aufgrund seiner infrastrukturellen Ausstattung eine Zentrumsfunktion. Vom Bildungscampus, über Restaurants und dem

¹⁸ vgl. ebd. 46f

Stadtteilmanagement bis hin zu Naherholungsangeboten verfügt er über ein vielfältiges Angebot für die Bewohner*innen der Seestadt.

Yella-Hertzka-Park

Der Yella-Hertzka-Park liegt am nordwestlichen Rand des derzeit bebauten Gebiets. Auf nördlicher Seite wird er vom See begrenzt und im Süden endet er an der Maria-Tusch-Straße. Dieser Bereich hat, trotz seiner Randlage, u.a. durch die Haltestationen der Linie 84A und die damit einhergehende erhöhte Frequenz an Passanten*innen einen urbanen Charakter. In Richtung der Baufelder geht er über den Park selber zum Teil fließend in die offenen Innenhöfe über.

Der Park selbst verfügt über eine große Wiesenfläche, eine Hügel- und Wasserspiellandschaft sowie über zahlreiche Jungbäume und einen Kleinkinderbereich. Der Übergang zu den offen gestalteten Höfen der angrenzenden Baufelder ist fließend und eine klare Grenzziehung ist nicht erkennbar.

Auf seiner westlichen Seite wird der Park von der Johan-Kutschera-Gasse begrenzt. Auf der anderen Seite befinden sich eine Hundezone und dahinter ein langgezogener aber schmaler Grünstreifen, der sich durch dichten Bewuchs mit Bäumen und Buschwerk auszeichnet. In diesem Randbereich sind nur wenige Nutzungsspuren zu beobachten.

Madame-d’Ora-Park und Seestadtgarten

In südwestlicher Randlage, auf dem Gelände zwischen den Baufeldern D16 und D17, dem Opel-Werk und dem Bildungscampus, befindet sich die öffentliche Parkanlage Madame-d’Ora-Park. Sie umfasst eine Hundezone sowie den direkt an den Baufeldern gelegenen Gemeinschaftsgarten Madame d’Ora. Dieser wurde von der Wien 3420 Development AG und dem Stadtteilmanagement Seestadt aspern initiiert und wird aktuell von einem privaten Verein verwaltet. Er richtet sie vor allem an Bewohner*innen der Seestadt bzw. der näheren Umgebung und die Nutzungsregeln sehen ein Rotationsprinzip für die 93 Beete vor. Er teilt sich einen westlichen und einen östlichen Bereich und ist von einem Zaun umgeben. Das Gelände ist zudem mit einer Beschilderung versehen, die Informationen über den Garten zur Verfügung stellt sowie Verhaltensvorschriften für seine Benutzung aufweist.

Südlich des Madame-d’Ora-Parks befindet sich der Gemeinschaftsgarten Seestadtgarten. Dieser besteht bereits seit dem Jahr 2011 und war in der Vergangenheit auf dem Rollfeld angesiedelt. Aufgrund der Bauarbeiten übersiedelte er 2014 an seinen aktuellen Standort. Es handelt sich dabei um eine Fläche im Eigentum der Wien 3420 Development AG, mit der eine Nutzungsvereinbarung besteht. Der Gemeinschaftsgarten wird vom Verein Seestadtgarten verwaltet und verfügt über eine Gesamtfläche von 1200 m² mit 17 Beeten. Er ist mit einem Metallgeländer abgegrenzt und nicht öffentlich zugänglich.

Westlich des Seestadtgartens, ebenfalls auf der dem Grundeigentum der Wirtschaftsagentur Wien, befindet sich eine öffentlich zugängliche BMX-Bahn. Ein Schild weist auf Benützungsvorschriften hin.

Campus Seestadt und Schulsportplätze

Der Campus Seestadt ist eine Einrichtung der Stadt Wien und verfügt über einen Kindergarten, eine Ganztagsvolksschule, Basale Förderklassen und Klassen für körperbehinderte Kinder. Er liegt südlich des Hannah-Arendt-Platzes und östlich des Madame-d’Ora-Parks. Wiewohl er sich am südlichen Rand des Quartiers A befindet, partizipiert er am zentralen Charakter des Hanna-Arendt-Platzes und trägt durch sein infrastrukturelles Bildungsangebot selbst zu dessen Zentrumsfunktion bei. Er verfügt über angeschlossene Spiel- und Sportplätze, die im Rahmen einer Mehrfachnutzung an Wochentagen abends und an Wochenenden bzw. Feiertagen ganztägig (jeweils bis 21h) öffentlich zugänglich sind. Die Sportplätze sind für Basketball, Fußball und andere Sportarten geeignet. Umgeben sind sie von einem hohen Zaun und am Eingang findet sich eine Informationstafel mit den Öffnungszeiten.

Jugend-Point SEA und vienna.transitionBASE

Am westlichen Ende des Sees bzw. gegenüber dem Yella-Hertzka-Park und damit in einer ausgeprägten Randlage befindet sich der „Jugend-Point SEA“ der Mobilien Jugendarbeit SEA (Stadlau, Essling, Aspern). Sie ist ein Angebot des Vereins Wiener Jugendzentren und derzeit ein Zwischennutzungsprojekt mit einem Nutzungsvertrag mit der Wien 3420 Development AG. Es handelt sich um einen betonierte Platz, auf dem einige zum Jugend-Point umgebaute Container positioniert sind. Diese sind mit buntem Graffiti versehen. Jeden Donnerstag wird von 18 – 21 Uhr Open House angeboten und von Mittwoch bis Samstag ist die Mobile Jugendarbeit SEA in Stadlau, Essling und Aspern unterwegs. Das Angebot richtet sich vor allem an Jugendliche ab zwölf Jahren. Das Angebot des Jugend-Point SEA wird nach Fertigstellung des Seepark-Quartiers dorthin übersiedeln.

Direkt dahinter liegt die vienna.transitionBASE, die sich als Ort und Plattform für „Projekte des Wandels und der Nachhaltigkeit“ beschreibt.¹⁹ Auf dem Gelände befindet sich ein kleines Wäldchen sowie Wohnwägen, kleine Hütten ein Zelt und andere, improvisiert wirkende, Unterkünfte. Die vienna.transitionBASE ist grundsätzlich öffentlich zugänglich, jedoch wirkt sie aufgrund der durch die Vegetation eingeschränkten Einsichtigkeit wenig offen und durchlässig.

Auch bei der vienna.transitionBASE handelt es sich um ein Zwischennutzungsprojekt.

¹⁹ Vgl. <https://viennatransitionbase.wordpress.com/> abgerufen am 4. November 2017

2.3 Sozialraumanalyse in der Seestadt

Ein Ergebnis der mehrmonatigen Feldforschung bildet die Analyse von alltagsweltlichen Perspektiven und sozialräumlichen Dynamiken im Stadtraum, die im Folgenden nach Themenfeldern gegliedert dargestellt wird. In diesem Zusammenhang ist es relevant hervorzuheben, dass die Feldforschung und damit verknüpft das Wohnen in der Seestadt gemeinsam mit dem eigenen Kleinkind und Partner erfolgte, was einen Perspektivwechsel und gleichzeitig eine Fokussierung auf bestimmte Aspekte der Nutzung ermöglichte. Im Rahmen des Besiedelungsmonitorings 2015 fand bereits eine Reihe von strukturierten teilnehmenden Beobachtungen statt. Das Wohnen in der Seestadt brachte eine Tiefenschärfung mit sich. Durch die alltäglichen Wege und Nutzungen wurden neue Themenfelder sichtbar, andere Aspekte wiederum relativierten sich.

Dabei werden sowohl die Bedeutung und Nutzung des Freiraums ins Blickfeld genommen als auch die Erdgeschoßzonen und damit verknüpft die Perspektive der Wirtschaftstreibenden. Vor allem aber rücken die NutzerInnen ins Blickfeld der Analyse. Am Beginn der Analyse stehen knapp gehaltene Ausführungen zu verschiedenen Themenfeldern aus der Perspektive der Alltagsnutzung (Treffpunkte, Orte, Nutzung, Infrastrukturen und Institutionen). Auf die AkteurInnen des Sozialraums wird an dieser Stelle nicht speziell eingegangen, da dies bereits in der Vorgängerstudie erfolgte (vgl. Reinprecht/ Dlabaja /Stoik /Kellner /Kisch-Soriano da Silva 2015: 40–46). Die Themenfelder, die im Rahmen der Feldforschung für die Sozialraumanalyse hervortraten, betreffen sowohl Potentiale, Besonderheiten als auch nutzungsspezifische Aspekte des Stadtraums. Sie werden in weiterer Folge thematisch gegliedert dargestellt. Im darauf folgenden Abschnitt werden die Freiräume basierend auf teilnehmenden Beobachtungen und Stadtteilbegehungen nach unterschiedlichen Aspekten in Form von kurzen Analysen und thematischen Kartierungen analysiert.

Themenfelder im Sozialraum aus der Perspektive der Alltagsnutzung

Die Themenfelder, die im Rahmen der Feldforschung für die Sozialraumanalyse hervortraten, betreffen sowohl Potentiale, Besonderheiten als auch nutzungsspezifische Aspekte des Stadtraums. Sie werden im Folgenden thematisch gegliedert dargestellt.

Die Familien- und Kindgerechte Stadt



Abbildung 19: r. Sonnenallee, l. Hannah-Arendt-Platz, Quelle: Cornelia Dlabaja

Eine Besonderheit des Stadtteils ist der konzeptuell aufwändig geplante Freiraum, welcher im Masterplan den Ausgangspunkt für alle weiteren Planungen bildet. Mit seinen offenen Übergängen von Wegführungen und seiner Möblierung mit Sitzgelegenheiten und Spielgeräten wird der Freiraum in der Seestadt von vielen BewohnerInnen als kindgerecht beschrieben. Es handelt sich, im Vergleich zu früheren Stadtentwicklungsgebieten wie etwa der Donauplatte oder der Wiener Berg City (vgl. Seiß 2007:95; Reinprecht/ Dlabaja 2014:24) um einen integrativ geplanten Freiraum. Ein Spezifikum der integrativen Planung in der Seestadt besteht darin, dass diese nicht nur die Gestaltung des Straßenraums (Hannah-Arendt-Platz, Sonnenallee etc.), sondern auch die Spielstraßen im Bereich des Hermine-Dasovsky-Platzes und der Agnes-Primocic-Gasse sowie den Seepark und die wohnungsnahen Freiräume umfasst.

Ein besonderes Kennzeichen ist das Konzept der fließenden Übergänge zwischen Wegführungen, Aufenthaltsbereichen und Zonen, die Nutzungen wie Kinderspiel zulassen oder dafür auch ausgestattet sind. Die dichte Rhythmisierung und Ausstattung mit Spielgärten im Straßenverlauf sowie innerhalb der Parks kann als ein Beitrag zu einer verbesserten Teilhabechance von Eltern mit Kindern am Stadtleben betrachtet werden. Gerade was die Gestaltung von Stadträumen in dichtverbauten Kernzonen der Stadt anbelangt, sind diese häufig ohne fließende Übergänge monofunktional ausgestattet und auch ohne kindgerechte Möblierungen versehen. In Gebieten mit geringem Wohnraum pro Kopf und ein hohem Anteil an Familien mit Kindern stellt dies eine Barriere im Alltag dar (vgl. Dlabaja 2017, S.30-32). Die in der Seestadt realisierte Form der integrativen Planung bildet dazu einen Kontrast, gerade mit Blick auf ältere Planungsansätze, in denen Kleinkinderspielplätzen ausschließlich im wohnungsnahen Freiraum oder an Spielplätzen verortet waren (vgl. Licka et al 2012), was die Schaffung segregierter Räume begünstigte. Im Unterschied zu einer Gestaltung von Freiräumen und Straßenräumen, die maximal mit Sitzmöblierungen ausgestattet sind, orientiert sich die Gestaltung in der Seestadt stärker an den Bedürfnissen nach Bewegung und kindgerechten Räumen.

Soziale Treffpunkte für Familien



Abbildung 20: r. Innenhof, l. Spielraum, Quelle: Cornelia Dlabaja

In der warmen Jahreszeit werden vor allem die Innenhöfe, Parks sowie der See im Kontext der Kinderbetreuung genutzt. Exemplarisch für die multifunktionale Gestaltung und Nutzung der Innenhöfe wird hier der Innenhof der Baugruppen auf D13 dargestellt (für eine umfassende Analyse der Innenhöfe der Seestadt bedarf es allerdings vertiefender Analysen). In die Gestaltung und Konzeption dieses

Innenhofes waren die BewohnerInnen miteinbezogen. Die BewohnerInnen sehen seine Gestaltung – ein Ineinander von Sandspielplatz und Wiese – auch als gelungen an und unterstreichen auch seine Funktion als intergenerativer Treffpunkt. Ein wichtiges Ausstattungselement des Innenhofs sind jeweils an die Baugruppen angrenzende mit Sitzbänken und Tischen möblierte Terrassen, die von den BewohnerInnen als Treffpunkt genutzt werden. Ein weiteres Spezifikum sind die Naschgärten im Innenhof, welche, unseren Beobachtungen zufolge, im Gegensatz zu jenen im angrenzenden Innenhof D12 stark genutzt werden. Gespräche mit BewohnerInnen lassen darauf schließen, dass die schwache Nutzung der Naschgärten auf D12 damit zusammenhängt, dass diese direkt an die privaten Freiräume angrenzen. In der kälteren Jahreszeit ist das Eltern-Kind Zentrum „Königskinder“ ein Treffpunkt für Mütter mit Kindern im Stadtteil. Eine wichtige Funktion auf Baublockebene erfüllen die Kinderspielräume in der Seestadt, die vielfach im Bereich der Erdgeschoßzonen situiert und teilweise hochwertig ausgestattet sind. Die Gemeinschaftsräume der Baugruppen werden offensichtlich vergleichsweise am stärksten genutzt, wobei sich die Kombination und räumliche Nähe (auf einer Ebene aneinander angrenzend) von Kinderspielraum und Gemeinschaftsküche (wie dies in den Baugruppen B.R.O.T. und Seestern der Fall ist) bewährt haben. Im Gegensatz dazu wird der monofunktionale Kinderspielraum der Baugruppe PEGASUS von den BewohnerInnen eher weniger genutzt, dafür vorrangig von den Hotelgästen des Feelgood Apartments der Baugruppe.



Abbildung 21: Innenhof GESIBA, Innenhof D13; Quelle: Cornelia Dlabaja

Stadt der kurzen und langen Wege

Der Blick auf den Sozialraum hat sich im Zuge des Feldforschungsaufenthalts gewandelt. Durch das temporäre Wohnen mit einem Kleinkind im Stadtteil über mehrere Monate rückte die Alltagspraxis sowie Aspekte der Alltagstauglichkeit stärker in den Fokus, vor allem aus der Perspektive eines Lebens mit einem Kleinkind. Dabei zeigte sich, dass die Seestadt nach Innen hin eine Stadt der kurzen Wege ist. Alltägliche Wege wie jener zum Supermarkt, zum Wochenmarkt, dem Eltern-Kind Zentrum oder dem Frühstück in der Bäckerei können innerhalb weniger Minuten zurückgelegt werden. Im Außenverhältnis hingegen wird die Seestadt als eine Stadt der langen Wege wahrgenommen. Dies betrifft vor allem den Weg in die Arbeit, aber auch Wege von Betreuungspersonen mit Kindern, wenn es Richtung Stadtzentrum geht. Als lange wird beispielsweise der Weg von der Wohnung zur U-Bahn, das Warten auf den Bus oder die Fahrt mit der U-Bahn empfunden.

Nutzungszeiträume und NutzerInnengruppen



Abbildung 22: Hannah-Arendt-Park, See; Quelle: Cornelia Dlabaja

Die Intensität der Freiräumnutzung variiert nach Jahreszeit, aber auch nach Tages- und Uhrzeit. Wochentags vormittags dominieren Eltern mit Kindern, aber auch Großeltern mit Kindern sowie SeniorInnen und Studierende beleben den Stadtraum. Wochentags nachmittags ist die Struktur der NutzerInnen heterogener. In den warmen Monaten sind abends sowohl Familien mit Kindern am Hannah-Arendt-Park sowie am See zu beobachten als auch Jugendliche, die auch Treffpunkte (Skatepark, diverse temporäre Möblierungen) im Bereich der U-Bahn nutzen. Im Sommer ist der See ein Anziehungspunkt für BesucherInnen (besonders für Jugendliche und Familien), die mit der U-Bahn aus verschiedenen Stadtteilen anreisen. Samstags und sonntags werden die Freiräume von allen Gruppen am stärksten genutzt, wobei Naherholungsfunktionen und Freizeitnutzungen eine größere Rolle als unter der Woche spielen. Generell ist die Gruppe der HundebesitzerInnen eine, die im Freiraum sehr sichtbar ist. Jugendliche nutzen Rückzugsorte, um sich der Beobachtung zu entziehen.

Die Seestadt ist vielsprachig

Die Vielsprachigkeit der Seestadt schreibt sich in den Sozialraum ein, eine Besonderheit dabei spielt ihre vielfältige Mischung. Neben dialektalen Färbungen des Deutschen sind Serbisch, Bosnisch, Türkisch, Rumänisch, Hindi und Polnisch zu hören. Diese sprachliche Vielfalt korrespondiert in den warmen Sommermonaten mit Praktiken der Freiraumnutzung, wie etwa beim Familienpicknick indischer und türkischer BewohnerInnen am Hannah-Arendt-Park am Abend oder auch in der musikalischen Untermalung am Badestrand im Sommer.

Die Seestadt ist sozial differenziert

Unterschiedliche Milieus nutzen den Stadtraum und stellen differenziert gelagerte Anforderungen an den Stadtraum als Treffpunkt, Ort der Naherholung, Fitness- und Bewegungsraum, aber auch was die Konsumpraktiken anbelangt. Nutzungsbedingte Spannungsfelder verorten sich am Seepark zwischen HundebesitzerInnen, welche das Hundeverbot nicht einhalten, und Familien mit Kindern, so wie entlang anderer Gebotsübertretungen.

Soziale Differenzierungen werden entlang mikrosozialer Konsumpraktiken und Gesundheitsvorstellungen generiert, wie aus den Interviews mit BewohnerInnen, sowie Go-alongs und Beobachtungen hervorgeht. In Gesprächen mit den BewohnerInnen werden die mit Alltagspraktiken und Werte- und

Normvorstellungen verbundenen Spannungsfelder benannt. Konflikte bauen sich entlang von Themen wie gesunde Ernährung und Lebensführung auf, Ernährungsgewohnheiten oder der Konsum von Tabak und Energydrinks markieren Einverständnis und Differenz zwischen Gruppen. Mikrosoziale Praktiken bilden so ein Vehikel für sozialen Ein- und Ausschluss. Gesundheits- und Nachhaltigkeitsdiskurse artikulieren sich auch rund um die Inanspruchnahme von Einrichtungen wie den Königskindern, deren Angebot (Shop, Café, Kurse) sich an den Bedürfnissen der finanziell besser gestellten Familien orientiert, wie aus den teilnehmenden Beobachtungen hervorging. Ein konsumfreier Treffpunkt für Mütter mit Kindern, der zugleich ein offenes Miteinander und einen Austausch von lebensweltlichen Perspektiven ermöglicht, fehlt im Stadtteil.

Städtische Infrastrukturen und Arbeitsplätze im Stadtteil

Die Seestadt umfasst insgesamt 120 Betriebe und 1500 Arbeitsplätze²⁰. Das Konzept der Seestadt „ein Stadtteil fürs ganze Leben“ zu sein, für Arbeiten und Wohnen, soll den Bereich der Erdgeschoßzonen beleben. Es wurde aus vorangegangenen städtebaulichen Großprojekten wie der Donauplatte oder der Wienerberg City Lehren gezogen, vor allem was die Bedeutung von Geschäftslokalen für die Schaffung eines belebten Stadtraums betrifft. Bei der tatsächlichen Umsetzung des Konzepts der Erdgeschoßzonen gab es allerdings Abstriche, so wurden etwa im Bereich des Seeufers einige Erdgeschoßzonen, die ursprünglich als Geschäftslokale geplant waren, als Erdgeschoßwohnungen mit Vorgarten realisiert. Welche Folgen dies für die Entwicklung von Urbanität hat, ist insbesondere mit Blick auf die weiteren Ausbauphasen, durch welche die Janis-Joplin-Promenade ins Zentrum des Stadtraums rückt, von Relevanz.

Ein Spezifikum des Stadtteils ist die Initiierung der ersten gemanagten Einkaufsstraße Österreichs. Die Entwicklungsgesellschaft Wien 3420 Aspern Development AG wollte auf diese Weise die Ansiedlung von Betrieben, vor allem von Geschäften des täglichen Bedarfs begünstigen. Die Einkaufsstraße wird gemeinsam von der Wien 3420 Aspern Development AG und der Spar Gruppe gemanagt.



Abbildung 23: Bäckerei Leo, Hannah-Arendt-Platz (Blick a. Portobello); Quelle: Cornelia Dlabaja

²⁰ https://www.aspern-seestadt.at/lebenswelt/arbeiten/unternehmen_in_der_seestadt

Die Maria-Tusch-Straße ist im ersten Abschnitt geprägt von Geschäftslokalen im Sockelbereich. Gastronomische Einrichtungen gelten generell als funktional für die Belebung des Stadtraums. Ein konkretes Beispiel ist etwa die Bäckerei Leo, die nicht nur als sozialer Treffpunkt im Stadtteil fungiert, sondern die Bewohnerschaft auch sonntags mit Gepäck und ausgewählten Lebensmitteln versorgt. Um die Mittagszeit, aber auch abends werden sowohl die Pizzeria Portobello als auch das Ö1 sowie die Kantine von Wien Work (welche nur zu Mittag geöffnet hat) frequentiert. Weitere zentrale Infrastrukturen sind der Supermarkt (Spar), die Trafik sowie der Drogeriemarkt (Bipa). Weitere Lokale beherbergen einen Friseur, sowie Filialen von Libro, UPC, Wiener Städtische und Erste Bank. Trotz dieser Ausstattung werden Groß- und Wochenendeinkäufe meist außerhalb der Seestadt getätigt, meist unter Nutzung eines PKW. Die Praxis des Wocheneinkaufs wurde in zahlreichen Gesprächen erwähnt, wobei teilweise auch größere Einkaufszentren wie die Donaacity aufgesucht werden. Dass das Seeparkquartier und die nächsten Ausbaustapen eine Verbesserung der Infrastruktur mit sich bringen wird, kompensiert nicht die alltägliche Problematik der Versorgung. Ob sich mit der geplanten Einkaufsstraße im Seeparkquartier das Einkaufsverhalten der SeestädterInnen verändert, wird zu untersuchen sein.

Manche Unternehmungen und Geschäftslokale werden eng mit dem Stadtteil identifiziert, BewohnerInnen erleben sie als eine Art Ankerpunkt. Dazu zählt etwa das Eltern-Kind-Zentrum Königskinder mit seinem Angebot an Kursen, Spielgruppen oder Schwangerschaftsyoga. Im Angebot sind auch Frühstück und kleine Mittagsgerichte. Das Café wird von Müttern mit Kindern als Treffpunkt zum Kennenlernen und Austauschen genutzt.



Abbildung 24: Abbildung 5: Buchhandlung Seeseiten, Wochenmarkt; Quelle: Cornelia Dlabaja

Eines der bekanntesten Geschäfte der Seestadt ist die Buchhandlung „Seeseiten“, die mehrfach Gegenstand von Medienberichten war. Besuche in der Buchhandlung erwecken den Anschein, als bestünde zwischen den BetreiberInnen und KundInnen eine gute, ja geradezu freundschaftliche Beziehung. Im Sortiment der Buchhandlung finden sich auch Publikationen über die Seestadt und die von Personen, die im Stadtteil wohnen, verfasst wurden. Eine weitere bekannte Person ist der Betreiber des Feelgood Apartmenthotels, ein Mitglied der Baugruppe Pegasus, der in den Sommermonaten im Auftrag des Stadtteilmanagements Feelgood Touren durch die Seestadt anbietet. Auch die Marktstandbetreiber am Hannah-Arendt-Platz, die jeden Freitag regionale Produkte (Gemüse, Obst und Fleischwaren) anbieten, scheinen sich zu einer Institution entwickelt zu haben.

Selbstständigkeit ist für die BetreiberInnen der Geschäfte auch in der Seestadt eine Herausforderung, wobei unterschiedlichen Aspekten eine Rolle zukommt. Während Geschäfte wie Seeseiten oder Königskinder offenbar auf eine lokale Nachfrage (einkommensstärkere Jungfamilien) reagieren, mussten einige andere Geschäfte wie die „Fundgrube“, ein Hauswarengeschäft und ein Süßwarengeschäft wieder schließen. Wie aus den Gesprächen mit den betroffenen Geschäftstreibenden und BewohnerInnen hervorging, hätte eine Gründerberatung Probleme und Risiken frühzeitig abfedern können.

Der Anteil jener, die in der Seestadt wohnen und arbeiten, ist aktuell relativ gering, dazu zählen etwa die NutzerInnen des Coworking Space in der Baugruppe Seesterne und einige BewohnerInnen der Baugruppe Lisa, die gleichzeitig GeschäftsbetreiberInnen von Lokalen im Erdgeschoßbereich der Baugruppe sind. Der Großteil der in der Seestadt lebenden Erwerbstätigen pendelt aus der Seestadt aus. Aktuell sind es vorrangig Selbstständige, die in der Seestadt arbeiten und wohnen. Durch die Fertigstellung des ersten Bürogebäudes im Seeparkquartier hat sich die Situation seit Oktober 2017 ein wenig geändert. Das Bürogebäude beherbergt verschiedene Magistratsabteilungen der Stadt Wien, wie die MA 57 und Teile der MA40 sowie der MA11. Einige wenige BewohnerInnen der Seestadt arbeiten hier. Einen wichtigen Stellenwert als Arbeitgeber im Stadtteil nimmt der Betrieb Wien Work mit 600 Arbeitsplätzen ein. Wien Work ist ein Tochterunternehmen der Stadt Wien, das als sozialökonomischer Betrieb Arbeitsuchende über den zweiten Arbeitsmarkt wieder eingliedert. In der Seestadt sind sowohl die Zentrale des Unternehmens als auch einige Betriebe wie eine Wäscherei, Druckerei und eine Polsterei angesiedelt, auch gibt es zahlreiche Lehrlingsausbildungsplätze. Durch die Ansiedelung von Wien Work gibt es somit eine größere Zahl an Menschen, die in die Seestadt einpendeln. Weitere Betriebe, die in der Seestadt und ihrem Umfeld angesiedelt sind, sind das Technologiezentrum, die Opel Werke und die Firma Hörbiger. Ein weiterer Arbeitgeber ist der Bildungscampus eins und zwei, welcher sowohl Schulen als auch einen Kindergarten umfasst. Im ersten realisierten Abschnitt der Seestadt verorten sich zahlreiche andere Kindergärten und Kindergruppen.

Die SeestadtbesucherInnen

Eine weitere NutzerInnen-Gruppe sind die BesucherInnen des Stadtteils. Laut Besuchermanagement wird 2017 die Marke von 8.000 BesucherInnen überschritten. Mit BesucherInnen sind hier Exkursionsgruppen gemeint, welche den Stadtteil besichtigen. Diese Gruppen umfassen sowohl inter/nationale ExpertInnen, Studierende und SchülerInnengruppen als auch interessierte WienerInnen. In der Phase des Forschungsaufenthalts im Frühling und Sommer waren mehrmals wöchentlich Exkursionsgruppen in der Seestadt unterwegs. Die Wien 3420 Seestadt Development AG bietet, ebenso wie das Stadtteilmanagement, regelmäßig Führungen an, darüber hinaus gibt es eine große Zahl an selbstorganisierten Exkursionen, auch universitärer Institutionen, welche u.a. aus dem Ausland kommend die Seestadt zum Untersuchungsgegenstand machen.

Prägende Räume und Orte aus Nutzungsperspektive

Im Rahmen der Sozialraumanalyse wurden für die Seestadt wichtige prägende Orte für die Analyse ausgewählt. Im Zuge der Analyse wurden folgende Orte identifiziert:

- ⇒ *Zentrale Plätze (Hannah-Arendt-Platz)*
- ⇒ *Parks und Spielplätze (der Seepark, Hannah-Arendt-Park, Yella-Hertzka-Park)*
- ⇒ *Spielstraße (Agnes Primocic-Gasse)*
- ⇒ *Wohnungsnaher Freiräume (PPAG, Querkraft, GESIBA, Sozialbau, Baugruppen)*
- ⇒ *Naherholungsräume (Seepark, Yella-Hertzka-Park)*
- ⇒ *Straßenbezogene Freiräume (Sonnentallee)*
- ⇒ *Urban Gardening (Madame d'Ora Park, Seestadtgarten)*

Zentrale Plätze und Straßenräume (Hannah-Arendt-Platz, Maria-Tusch-Straße)



Abbildung 25: Kartierung der zentralen Plätze; Quelle: Cornelia Dlabaja

Zwei Jahre nach der ersten Freiraumanalyse im Zusammenhang mit dem „Besiedelungsmonitoring Seestadt Aspern“ kann beobachtet werden, dass der Stadtraum rund um den Hannah-Arendt-Platz einer

recht intensiven und aktiven Aneignung unterliegt. Dem Hannah-Arendt-Platz kommt in der ersten Bebauungsphase die Bedeutung als zentraler Stadtplatz zu, hier kulminiert sich das alltägliche Stadtleben. Die Funktionen, die diesem Ort zukommen, sind die eines sozialen Treffpunkts, zugleich bietet er Möglichkeiten für Einkauf und eine gastronomische Infrastruktur, die eine der Gründe für seine starke Nutzung bildet. Besonders in den Sommermonaten werden die Gastgärten stark frequentiert. Der Vorplatz der Bäckerei Leo wird als zentraler Treffpunkt genutzt, wozu auch seine Möblierung mit Sitzgelegenheiten, aber auch die Platzgestaltung mit einem Wiesenabschnitt, welcher sich auch für Kleinkinder als Bewegungsraum eignet, beitragen. Neben Familien mit Kindern halten sich hier auch ältere Menschen oder HundebesitzerInnen auf. Der Straßenraum ist den ganzen Tag über von unterschiedlichen Nutzergruppen frequentiert, am Freitag kommt mit dem Wochenmarkt ein weiterer Anziehungspunkt hinzu. Aktuell ist die Maria-Tusch-Straße im Bereich zwischen dem Hannah-Arendt-Platz und der Sonnenallee noch die zentrale Einkaufsstraße. Mit der Eröffnung der Einkaufsstraße im Seeparkquartier wird sich dies möglicherweise ändern. Die Maria-Tusch-Straße auf der Höhe der Johann-Kutschera-Gasse stellt einen zentralen transitorischen Ort für die BewohnerInnen dar, um von hier aus ins Umfeld der Seestadt für Freizeit- und Sportaktivitäten zu gelangen, viele machen dies mit dem Fahrrad, was sich vor allem am Wochenende beobachten lässt.

Parks und Spielplätze (der Seepark, Hannah-Arendt-Park, Yella-Hertzka-Park)



Abbildung 26.: Kartierung der Parks und Spielplätze; Quelle: Cornelia Dlabaja

Ein für die Seestadt zentraler identitätsstiftender Ort ist der See, wie die zahlreichen Bewohnergesprächen, die Analyse sozialer Medien Instagram und Facebook, aber auch die

BewohnerInnenbefragung 2015 bestätigt. Die BewohnerInnen sprechen in den qualitativen Interviews oftmals vom Urlaubsgefühl und davon, dass man hier nach der Arbeit gleich in den See baden gehen kann. Im Frühling wird der See für Naherholungsfunktionen genutzt, im Sommer dient er als Badeteich und Treffpunkt. Das ganze Jahr lässt sich beobachten, dass entlang der Promenade sportliche und andere Freizeitaktivitäten ausgeübt werden. Joggen, Walken und (mit dem Hund) spazieren gehen sind ebenso beliebt wie das Drachensteigen. Auch auf die naturräumlichen Aspekte des Sees gehen die Gesprächspartner ein. In der Seestadt gibt es einen lokalen Experten, der die Flora und Fauna gut kennt und sein Wissen über Haubentaucher und Fischkulturen bei Spaziergängen weitergibt. Im Seepark existieren zahlreiche Angebote und Möglichkeitsräume für Kinder unterschiedlicher Altersgruppen wie Spielplätze und Geräte, aber auch Wiesenbereiche, das Seeufer und der Skatepark. Für Jugendliche ist der See besonders attraktiv, er wird als Treffpunkt und Rückzugsort, welcher für Eltern und Erwachsene nicht so einsichtig ist, genutzt.

Der Hannah-Arendt-Park wird im Sommer auf Grund der starken Besonnung (kaum schattenspendende Bäume) vorrangig am späteren Nachmittag und abends genutzt. Er dient im Bereich des Spielplatzes als Treffpunkt für Familien mit Kindern, es halten sich aber auch Jugendliche und junge Paare auf. Die Hängematte wird gerne genutzt. An lauen Sommerabenden treffen sich Familien bei den Parkbänken nächst dem Hannah-Arendt-Platz zum Plaudern und Picknicken. Dem Yella-Hertzka-Park kommt eine wichtige Funktion als Bewegungsraum für jüngere und ältere Kinder zu. Er wird fürs Fahrradfahren, Skateboarden und Rollerfahren im Bereich der Maria-Tusch-Straße genutzt, die Kleinkinderspielplätze sind ein begehrter Treffpunkt außerhalb der wohnungsnahen Freiräume für Mütter mit Kindern.

Wohnungsnaher Freiräume (PPAG, Querkraft, GESIBA, Sozialbau, Baugruppen)



Abbildung 27: : Kartierung der wohnungsnahen Freiräume; Quelle: Cornelia Dlabaja

Dem wohnungsnahen Freiraum kommt eine identitätsstiftende Bedeutung zu, eine Rolle spielen dabei Bebauungsstruktur, Möblierung, Ausstattung und Aneignbarkeit für Kinder. Die offene Baublockbebauung der einzelnen Baufelder gibt vielen Innenhöfen den Charakter eines nachbarschaftlichen Treffpunkts mit Naherholungsfunktion. Eine Besonderheit bilden Gemeinschaftseinrichtungen wie Schwimmbäder auf dem Dach oder im Bereich der wohnungsnahen Freiräume, da diese nur von den jeweiligen HausbewohnerInnen genutzt werden können. Die individuelle Ausstattung der Innenhöfe mit Gemeinschaftsgärten wird von den BewohnerInnen geschätzt und gut angenommen. Gleiches gilt für Innenhöfe mit Kinderspielbereichen, die oftmals fließend in die übrigen Freiräume übergehen. Die überbordende Gestaltung und erhöhte Schallentwicklung auf Grund der Materialität, sowie der baulichen Gegebenheiten der Innenhöfe von D12 (Holzhaus) und der PPAG führen zu einer schwächeren Nutzung. Eine Sonderstellung nimmt zweifellos der Innenhof der Baugruppen, da hier aufgrund der gemeinschaftlichen Planung ein hohes Maß an Identifikation vorhanden ist und die Gestaltung auch in Bezug auf die Alltagstauglichkeit von den NutzerInnen als gelungen bewertet wird. Stark angenommen wird sowohl der großzügige Wasser-Sandspielplatz, der mit Sitzgelegenheiten für die Erwachsenen ausgestattet ist, als auch die gemeinschaftlich erworbenen Spielautos. Die Wiese wird vorrangig von spielenden Kindern frequentiert, Sitzmöglichkeiten für die Erwachsenen, jeweils an die Wohnhäuser angrenzend, sind ausreichend vorhanden. Eine weitere Besonderheit stellen die Naschgärten dar, die für alle nutzbar sind und den Kindern schon von klein auf naturräumliche Erfahrungen ermöglichen. Vergleichbar mit D13 ist der Innenhof des Gesiba-Baus. Er umfasst einen etwas kleineren Wasser-Sandspielplatz, welcher in eine Begrünung übergeht, ein Schwimmbad (welches ausschließlich für die BewohnerInnen zugänglich ist) und einen Gemeinschaftsgarten. Allerdings fehlen ausreichend Sitzmöglichkeiten für Erwachsene, weshalb sich der Hof als zentraler Treffpunkt für die Bewohnerschaft nicht eignet. Der Naschgarten von D12 wird im Vergleich zu D13 kaum genutzt, da er, der Wahrnehmung seiner BewohnerInnen nach, zu nahe an den privaten Freiraum angrenzt.



Abbildung 28: Kartierung Aneignungsformen der wohnungsnahen Freiräume; Quelle: Cornelia Dlabaja

Alltagswege der BewohnerInnen

Im Zuge der Feldforschung stellten sich mit Blick auf den wohnungsnahen Freiraum die Alltagswege der BewohnerInnen ganz anders dar, als durch klassische sozialräumliche Begehungen erfassbar. Das hängt damit zusammen, dass man, wenn man selbst in der Seestadt wohnt, mit der Alltagspraxis konfrontiert ist und sich andere Bewegungsrichtungen und Rhythmen ergeben, als wenn man von der U-Bahnstation aus die Seestadt begeht. Unter der Woche in der Früh ist für den erwerbstätigen Teil der Bevölkerung der Weg zum Bus, bzw. mit dem Fahrrad zur U-Bahnstation oder mit dem Auto der Weg der aus der Seestadt führt von zentraler Bedeutung. Für Eltern, die in Karenz sind und Kinder zu betreuen haben, führt der Weg in der Früh nicht hinaus aus der Seestadt, sondern beispielsweise in den Freiraum oder zur Bäckerei und in den Supermarkt oder zu einer Einrichtung wie den Königskindern.

Wege für Eltern mit Kindern sind vor allem entlang die sogenannte Spielstraße der Agnes-Primocici-Gasse, der eine Funktion als baufeldübergreifender Treffpunkt für verschiedenste BewohnerInnen zukommt. Dieser Bereich ist autofrei und wird daher auch von alleinspielenden Kinder genutzt. Der Weg entlang der Spielplätze wird vorrangig von Eltern mit Kindern angeeignet.



Abbildung 29: Kartierung Alltagswege; Quelle: Cornelia Dlabaja

Wege in der Seestadt

Die Wege in der Seestadt erfüllen jeweils mehrere Funktionen, transitorische, Aufenthaltsfunktionen und als Treffpunkte. Dennoch differiert die primäre Nutzung der jeweiligen Abschnitte. Bestimmten Wegen kommt vorrangig eine transitorische Funktion zu, während jene im Bereich der Spielstraße mehr eine Aufenthaltsfunktion und eine Funktion als Treffpunkt zukommen. Die Wege im Bereich des äußersten

Rands des ersten Bauabschnitts erfüllen aktuell vor allem die Funktion der Naherholung. Dort werden sportliche Aktivitäten und Mobilitätsformen ausgeübt wie Joggen, Fahrradfahren, Spazierengehen oder Inlineskaten. Die Wege, die an den Bereich der alten Schanzen und das Opel Werk angrenzen, werden vorrangig als Wege ins Umland genutzt, sei es mit dem Fahrrad, mit anderen Hilfsmitteln wie Skateboards oder Inlineskates oder auch zu Fuß.

- Spielstraße
- Naherholung
- transitorisch
- Umland



Abbildung 30: Abbildung 10: Kartierung der Funktion der Wege; Quelle: Cornelia Dlabaja

Nutzungsintensivität und Formen der Freiräume

Ein weiterer Aspekt der Analyse ist die Nutzung der Freiräume nach Tageszeit. Diese differiert sowohl dahingehend, dass vormittags vorrangig Mütter mit Kindern den Stadtraum nutzen, als auch in Bezug auf Jahreszeit und Wetterlage (in den warmen Monaten des Jahres beeinflusst die Besonnung oder Beschattung der Freiräume deren Nutzung). So wird der Hannah-Arendt-Park an heißen Tagen erst am späten Nachmittag bis in den Abend hinein genutzt.

Die Nutzung der Freiräume im Stadtteil ist vielfältig. Der Stadtraum wird als Spiel- und Bewegungsraum genutzt. Mobilitätsformen wie Rollerskatefahren oder Fahren mit dem Roller oder dem Fahrrad sind im Straßenraum präsent. Dem Stadtraum kommt auch eine wichtige Bedeutung als sozialer Treffpunkt zu, insbesondere für Kinder, Eltern(teile) mit Kindern, aber auch für ältere Menschen. Im Kontext von Kinderbetreuung kommt dem Stadtraum eine zentrale Funktion zu. Er wird von ganzen Familien oder auch von Müttern, Vätern oder auch Großeltern mit Kindern genutzt. In der kalten Jahreszeit verlagert sich diese Nutzung verstärkt in die Gemeinschaftsräume und Wohnungen. Straßen und Wege fungieren als transitorische Orte und sind Ausgangspunkte für Ausflüge und Querungen in und um die Seestadt.

Nutzungsintensivität der Freiräume tagsüber



Nutzungsintensivität der Freiräume abends



Abbildung 31: Kartierung der Nutzungsformen; Quelle: Cornelia Dlabaja

Nutzungsvielfalt in den Freiräumen

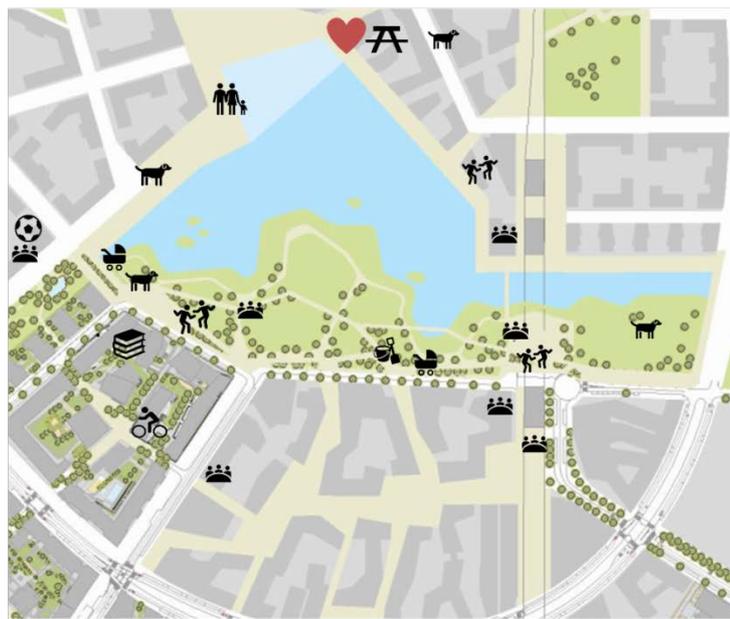
-  Gärtnern
-  Fußball
-  Größere Kinder
-  Ältere
-  Familien
-  Treffpunkt
-  Kinderspiel
-  Kinderwagen
-  Schwimmen
-  Markt
-  Essen
-  Sitzmöglichkeiten
-  Bewegung
-  Cafe'



Abbildung 1: Kartierung Nutzungsformen Freiraum; Quelle: Cornelia Dlabaja

Nutzungsformen im Einzugsbereich des Sees

-  Paare
-  Fußball
-  Größere Kinder
-  Ältere
-  Familien
-  Treffpunkt Jugendliche
-  Seeseiten
-  Kinderwagen
-  Schwimmen
-  Hunde
-  Sitzmöglichkeiten
-  Kinderspiel
-  Bewegung



Nahrungsmittelproduktion in der Seestadt



Abbildung 33: Gemeinschaftsgarten Jaspersn, Madame d’Ora Park; Quelle: Cornelia Dlabaja

Besonderer Bedeutung kommen den Gemeinschaftsgärten in der Seestadt zu. Sie werden von den BewohnerInnen geschätzt und stark genutzt, nach Auskunft der BewohnerInnen bräuchte es mehr Möglichkeiten für den Selbstanbau von Nahrungsmitteln. Abseits der Gemeinschaftsgärten in den Innenhöfen und den Dachterrassen der Wohnbauten gibt es, angrenzend an die Opelwerke, aktuell zwei Gemeinschaftsgärten. Der vom Stadtteilmanagement und der Wien 3420 Aspern Development AG initiierte und von der MA42 realisierte Madame d’Ora Park ist mittlerweile als Verein durch seine GärtnerInnen organisiert. Dort gilt das Rotationsprinzip (alle drei Jahre wechseln die Gärtner). Die Felder zum Anbau variieren in ihrer Größe von 5 bis 15m². Es gelten strenge Vereinsregeln in Bezug auf die Pflege des Gartens, z.B. muss der Rasen regelmäßig auf eine bestimmte Höhe durch Rasenmähen gekürzt werden. Es finden regelmäßig Gemeinschaftsaktivitäten wie Pflageitage oder Feste statt. Der daran fast angrenzende Seestadtgarten ist ein selbst organisierter Verein. Ursprünglich war er am ehemaligen Rollfeld verortet und wurde vom Verein Gartenpolylog initiiert. Jedes Mitglied hat eine Fläche von 50m² zur Verfügung, wobei einige Parzellen geteilt werden. Die Mitglieder sind lediglich dazu verpflichtet, ihr Stück Land zu bestellen, also zu bepflanzen und sich darum zu kümmern. Der Verein ist multikulturell und multilingual ausgerichtet. Einmal jährlich gibt es ein Erntefest, auch ansonsten finden zahlreiche gemeinschaftlicher Aktivitäten statt.

Sportstätten



Abbildung 34: Blick auf den Hannah-Arendt-Park und die Sportstätten; Quelle: Cornelia Dlabaja

Die Sportstätten des Bildungscampus eins und zwei werden mehrfach genutzt. Von 17 bis 21 Uhr können die Käfige von den BewohnerInnen genutzt werden. Die Indoor-Sportstätten werden von Vereinen in der Seestadt genutzt. Generell sind alle Sportstätten in der Seestadt an den jeweiligen Bildungscampus angedockt. Für den Campus Nord sind Möglichkeiten zur Ausübung von Eventsportarten wie Beachvolleyball, Bouldern und Parkour geplant.

2.4 Synthesen – qualitative Ergebnisse der Sozialraumanalyse

Der See – Brennpunkt vielfältiger Ansprüche

Dem See kommt unter den öffentlichen Räumen eine besondere Rolle insofern zu, als an ihn aus Perspektive der Planung eine Reihe spezifischer Erwartungshaltungen geknüpft sind. So soll er zum Herzstück des Stadtteils werden, einen weitreichenden Lebensraum für Aktivitäten bieten sowie einen Treffpunkt für Menschen aus der weiteren Umgebung und möglicherweise Gesamt Wien darstellen.²¹ Darüber hinaus hat er eine zentrale Bedeutung im Standortmarketing und leistet damit einen wichtigen Beitrag hinsichtlich der Inwertsetzung der Baufelder.

Die Untersuchung weist darauf hin, dass die an ihn gerichteten Erwartungshaltungen in vielen Bereichen erfüllt werden. So wird See von den Bewohnern*innen als zentraler Ort wahrgenommen, es lassen sich zahlreiche Nutzungsformen vor allem hinsichtlich der Naherholung beobachten und er entfaltet eine Anziehungskraft, die über die Grenzen der Seestadt hinaus reicht. Das Phänomen, dass in den Sommermonaten ein Teil der Nutzer*innen von außerhalb der Seestadt kommen, unterscheidet ihn von den anderen öffentlichen Räumen des Quartiers A.

Zugleich lässt sich eine Intensivierung regulativer Aktivitäten beobachten. Davon zeugen insbesondere der von der Wien 3420 Development AG beauftragte Sicherheitsdienst. Zusätzlich wird die Seenutzung untertags durch das Aneignungsverhalten der sich dort aufhaltenden Gruppen reguliert.

Die Regulierung des (halb)öffentlichen Raumes durch einen privaten Sicherheitsdienst ist eine in Wien doch ungewöhnliche Praxis. Sie scheint vor allem mit dem Interesse nach Werterhaltung und Inwertsetzung der Grundstücke erklärbar. Rechtlich gesehen, befindet sich das Nordufer im Eigentum der Wien 3420 Development AG, wodurch sich auch Haftungsfragen bei der Nutzung des Nordufers anders stellen als im öffentlichen Raum. Der Wachdienst scheint aber die Funktion zu haben, das Verhalten am Nordufer v.a. in der Nacht und an Wochenenden so zu regeln, dass es zu möglichst wenigen Beschwerden und Konflikten kommt. Zu den sonstigen Zeiten ist die Nutzung des Nordufers nur durch Verhaltensregeln, die über Schilder kommuniziert werden, reguliert.

²¹ vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2009): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch.
70

Mit zunehmender Besiedelung der Seestadt Aspern ist mit einer weiteren Zunahme der Nutzungsintensität und -vielfalt rund um den See zu rechnen. Dies ist auch in der Hinsicht bedeutsam, als der See eine wichtige Funktion für die Herausbildung einer lokalen Identität für die Bewohner*innen erfüllt. Die Untersuchung weist darauf hin, dass der See entsprechend dem Standortmarketing als Seestadt-exklusiv wahrgenommen wird und dahingehend von zumindest einer Gruppe von Bewohner*innen mit dem Anspruch versehen wird, dass ihnen ein Vorzugsrecht hinsichtlich seiner Nutzung zusteht.

Angesichts dieser Prognose scheint eine vertiefende Auseinandersetzung mit derzeitigen Nutzer*innengruppen, deren Nutzungsverhalten sowie den Auswirkungen der aktuellen regulativen Aktivitäten sinnvoll.

Fließende Übergänge zwischen öffentlichen und privaten Räumen

An mehreren Orten im Quartier ist der Übergang von öffentlichem zu halböffentlichen bzw. privaten Räumen fließend gestaltet. Die Spielstraße ist dafür ein gutes Beispiel, da hier durch die durchlässige Gestaltung der Baublöcke und den verkehrsberuhigten Straßenraum die Zirkulation von Personen zwischen den Baufeldern begünstigt wird. Dies wird durch durchgängige Sichtachsen sowie eine räumliche Gestaltung, die öffentliche, halböffentliche und private Räume fließend ineinander übergehen lässt, erreicht. Derartige Übergänge ergeben sich u.a. dadurch, dass sich der öffentliche Raum durch seine Ausstattung mit Sitzgelegenheiten, Spiel- und Grünraumelementen in seinem Charakter nicht wesentlich von den Innenhöfen unterscheidet. Damit wird den Planungsvorgaben entsprochen, die vorsehen, dass Zonen im öffentlichen Raum mit semiprivatem Charakter entstehen sollen.²² Es kann vermutet werden, dass dies dem Entstehen nachbarschaftlicher Beziehungen zuträglich ist. Die vorliegenden Ergebnisse erlauben diesbezüglich jedoch noch keine gesicherten Aussagen.

Der fließende Übergang vom Yella-Hertzka-Park zu den offenen Innenhöfen der angrenzenden Baufelder ist eine andere Variation dieses Themas. Bei diesem Beispiel sind die Übergänge zwischen privatem und öffentlichem Raum besonders schwer auszumachen. Die Konsequenzen für die Nutzung dieser Räume und die Formen der durch sie beförderten sozialen Beziehungen in diesen Räumen wären interessante Aspekte für weiterführende Erhebungen.

Innenhöfe zwischen baulicher Durchlässigkeit und sozialen Grenzziehungen

Die Innenhöfe des Quartiers A sind vielfältig gestaltet und ausgestattet. Die in der Planung intendierte Durchlässigkeit ist dementsprechend in unterschiedlichem Ausmaß gegeben. Diejenigen, welche sich durch ein erhöhtes topographisches Niveau vom Straßenraum abheben, wirken aufgrund der Nichteinsehbarkeit und der Barrieren, wie Stiegen und Anstiege, im ersten Moment weniger durchlässig. Zugleich tragen sie dadurch zum Erlebnischarakter des Quartiers bei und laden zum Erkunden ein. Offene Sichtachsen können auch zwischen erhöhten Innenhöfen zu einer Zirkulation von Personen führen.

²² vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2009): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch.

Wieder andere scheinen trotz ihrer attraktiven Ausstattung wie einer Kletterwand u.a. aufgrund von Lärmentwicklung kaum eine baufeldübergreifende Durchlässigkeit zu entwickeln. Dies zeigt bereits, dass bezüglich der Durchlässigkeit der Baufelder kaum verallgemeinerbaren Aussagen möglich sind.

Werden soziale Dynamiken in die Betrachtung miteinbezogen, verhärtet sich dieser Befund weiter. So konnten in Einzelfällen mit zunehmender Aneignung von Innenhöfen durch Bewohner*innen des jeweiligen Baufeldes auch zunehmende soziale Abschließungsmechanismen hin zu „baufeldfremden“ Personen beobachtet werden. Des Weiteren ließen sich Mechanismen sozialer Verhaltensregulation in Form von Konfliktmoderation feststellen. Diese könnten auf die Bildung von Nachbarschaftsbeziehungen hinweisen. Ihre Wirkungen hinsichtlich Durchlässigkeit und Abschluss sind derzeit noch unbekannt.

Um Klarheit hinsichtlich der Dynamiken in den Innenhöfen zu erlangen, wären weiterführende Detailstudien auf Ebene der einzelnen Höfe erforderlich.

Zahlreiche Freiraumangebote, vielfältige Nutzer*innengruppen und zunehmende Regulation

Das Quartier verfügt zum jetzigen Stand der Herstellung und relativ zur Zahl der derzeitigen Bewohner*innen über zahlreiche und vielfältige Freiraumangebote. Dazu zählen unter anderem der See, die diversen Parkanlagen und Grünflächen, die Innenhöfe, die BMX-Bahn, die Sportplätze sowie zahlreiche Mikrofreiräume innerhalb der Straßenräume. Das umfassende Raumangebot wird sowohl von den Bewohnern*innen sowie, im Falle des Sees, von den Besuchern*innen von außerhalb der Seestadt rege angenommen. Insbesondere für Familien mit Kindern hat das Quartier A den Planungsvorhaben entsprechend viel zu bieten. Die zahlreichen (Mikro)freiräume und in den öffentlichen Raum integrierten Spielelemente entfalten eine integrative Wirkung und ermöglichen Eltern die Teilnahme am Stadtleben. Bedeutsam ist auch, dass gewisse Nutzer*innengruppen, allen voran Jugendliche, derzeit im Freiraumverbund noch stark unterrepräsentiert sind. Dies wird sich jedoch durch den Zuzug im weiteren Besiedlungsprozess sowie die älter werdenden Kinder in naher Zukunft verändern.

Derzeit scheint das Freiraumangebot also ausreichende Auswahl- und Ausweichmöglichkeiten für alle Nutzer*innengruppen zu bieten. In diesem Kontext ist auch die geringe Nutzung des unbebauten Geländes oder den Grünflächen am Rande der Seestadt zu verstehen. Am Beispiel des Sees und seinen besonderen Freiraumqualitäten zeigt sich jedoch, dass sich die Situationen ändern können. In den Sommermonaten herrscht hier vor allem an den südlichen Uferzonen ein erhöhter Nutzungsdruck, der bereits die räumlichen Kapazitätsgrenzen erahnen lässt. Besonders Jugendliche ziehen sich bevorzugt an das Nord-Ufer zurück und es sind zunehmende Maßnahmen zur Verhaltensregulation um den See zu beobachten.

Im Zuge der weiteren Besiedlung könnte sich auch an anderen Orten mit exklusiven Freiraumqualitäten, wie bspw. dem Skaterpark, der Nutzungsdruck intensivieren und eine vergleichbare Entwicklung einsetzen. Damit einher könnte eine Zunahme von Nutzungskonflikten und eigensinnigen Aneignungen von Räumen gehen.

Familienfreundlich und kindergerechte Freiräume

Die Freiraumgestaltung in der Seestadt mit ihren vielfältigen Grünräumen, Parks und Plätzen, sowie den zahlreichen Spiel- und Bewegungsbereichen kann als innovativ und hochwertig eingeordnet werden. Besonders für Familien und Kinder entfaltet der Stadtraum eine integrative Wirkung, da die Spielräume in den Stadtraum integriert wurden, im Unterschied zu Stadtteilen, wo Spielplätze separiert und eingezäunt in gesonderten Bereichen untergebracht sind. Die Straßenräume selbst sind bedingt durch ihre Weitläufigkeit, die Breite der Boulevards sowie die Möblierungen Orte, an denen man sich mit Kindern frei bewegen und aufhalten kann. Die Freiraumgestaltung des Stadtteils entfaltet Vorbildwirkung für zukünftige Planungen.

Zwischen urbanem Gewimmel und kleinstädtischer Ruhe

Der Anspruch bei der Planung der öffentlichen Räume in der Seestadt war, durch sie einen urbanen, vielfältigen und lebendigen Stadtraum entstehen zu lassen. Sie sollten Identitätsträger sein, Gemeinschaft und Begegnung ermöglichen und Vielfalt auf allen Ebenen gewährleisten.²³ Diese Prinzipien wurden nicht nur mit der großzügigen Gestaltung und vielfältigen Ausstattung öffentlicher Räume sowie einer vielfältigen und kleinteiligen architektonischen Gestaltung der Baufelder, sondern auch durch konkrete Mobilitätsmaßnahmen, wie großflächige Verkehrsberuhigungen oder eine Kombination aus Parkraumbewirtschaftung und Sammelgaragen verfolgt.

Bereits die Erhebung 2015 wies auf eine rege Nutzung der (halb)öffentlichen Freiräume durch die Bewohner*innen hin. Die aktuellen sozialräumlichen Erhebungen legen nahe, dass diese Ziele zum jetzigen Stand der Herstellung, wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß, erreicht werden konnten. Sie verweisen auf rege und vielfältige Nutzungen der vorhandenen Freiräume als Aufenthaltsräume, zur Erholung oder für Sorgetätigkeiten. So entsteht an konkreten Orten, vor allem untertags und günstige Witterungsbedingungen vorausgesetzt, Urbanität im Sinne von Vielfalt, Leben und Anonymität. Diese Orte sind derzeit vor allem die Maria-Tusch-Straße im Bereich des Hannah-Arendt-Platzes und, wenn auch weniger stark ausgeprägt, im Bereich des Yella-Hertzka-Parks. Die Ursachen hierfür finden sich in einem relativ gesehen großem Angebot an lokaler Nahversorgung sowie gastronomischer Einrichtungen und im Vorhandensein eines attraktiven Frei- bzw. Grünraumangebots. In beiden Fällen wird der urbane Charakter durch die zusätzliche transitorische Funktion der Räume in Form von Haltestellen der Autobuslinie 84A unterstützt.

Ein derartiger urbaner Charakter des Stadtteils schreibt sich nicht überall ein und wechselt zuweilen in eine eher für Kleinstädte typische Konfiguration. So zeigt sich nach Sonnenuntergang und Geschäftsschluss an diesen Orten ein anderes Bild. Die Straßen leeren sich rasch und das Leben zieht sich in die Wohnungen zurück. Die (halb)öffentlichen Räume sind nur mehr wenig frequentiert und die Nutzungsintensität lässt nach. Des Weiteren gibt es derzeit noch eine Reihe von Räumen, die noch wenig belebt sind. Als einer dieser Orte ließe sich die Sonnenallee nennen. Sie hat derzeit überwiegend transitorischen Charakter und wird nur vereinzelt als Aufenthaltsraum genutzt. Geschäftsleute wie die

²³ vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2009): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch. 10ff

Seeseiten oder die Königskinder sind Identifikationsfiguren für die SeestädterInnen. An diesen Orten herrscht eine hohe wechselseitige Bekanntheit der Nutzer*innen und sie sind zentrale Treffpunkte für den Stadtteil.

Wachstumssorgen

Besonders geschätzt wird von einem Teil der Bewohnerschaft das Gefühl der Überschaubarkeit und dass man sich „kennt“ und grüßt. Das zeigen sowohl die Ergebnisse des Besiedelungsmonitorings 2015 als auch die aktuellen sozialräumlichen Analysen. Mit der Realisierung der nächsten Bauabschnitte und der weiteren Besiedelung sind auch Ängste der BewohnerInnen verknüpft, dass diese Überschaubarkeit im Stadtteil verloren gehen könnte und wer diejenigen sein werden, die in den Stadtteil ziehen. Der Zuwachs an Bewohner*innen wird mit der Sorge verknüpft, dass städtische Anonymität einkehren könnte. Hinsichtlich der (halb)öffentlichen Räume ist mit einer zunehmenden Nutzungsintensität und Nutzungsvielfalt zu rechnen. Des Weiteren werden Befürchtungen geäußert, dass durch die voranschreitende Besiedelung der Charakter urbanen Dorfes verloren gehen könnte. Besonders eine Bewohnerinnengruppe hegt diese Sorgen vor der Zukunft, Mütter mit kleinen Kindern. Sie äußern amorphe Ängste vor zunehmender Kriminalität wie bspw. in Form von Jugendbanden.

Der Blick in die Zukunft - Urbanitätsversprechen

Während sich in der gewachsenen europäischen Stadt vor allem Bezugspunkte auf die Vergangenheit in den Stadtraum, sowohl auf baulicher und architektonischer Weise, als auch was Erinnerungskultur und Geschichte anbelangt einschreiben, sticht in der Seestadt vor allem der Blick in die Zukunft hervor. In den Renderings entlang der Baustellen werden zukünftige Planungen der nächsten Bauabschnitte ins Blickfeld gerückt. Das zeigt sich aktuell im Kontext der Errichtung des Seeparkquartiers, wo für jedes Gebäude entlang der Baustelle ein Rendering und eine kurze Projektbeschreibung angebracht wurden. Auch die Gegenwart schreibt sich in den Stadtraum in Form der Visualisierung der SeestadtplanerInnen ein, welche ebenfalls im Bereich der Baustelle mittels Fotos und Statements den Seepark zieren. Die aufwendig gearbeiteten Materialien der Öffentlichkeitsarbeit werden von den BewohnerInnen am Heimweg von der U-Bahn immer wieder als Ausgangspunkt für Gespräche genommen. Man spricht über die Bauabschnitte, die bald realisiert werden. Interessant ist auch der Bezug auf die Zukunft, wenn es um die Kommunikation zwischen der Entwicklungsgesellschaft und den BewohnerInnen geht. Ein Aspekt, der immer wieder aus Bewohnerperspektive kommt, ist der Wunsch nach einem breiteren Angebot mit Supermärkten und lokaler Gastronomie. Die Entwicklungsgesellschaft verweist in diesem Kontext dann oftmals auf die nächsten Bauabschnitte und das damit verknüpfte erweiterte Angebot. Auch Bezugspunkte auf die Vergangenheit werden sichtbar gemacht, vor allem in Form eines Zeitstrahls, welcher am sogenannten „Flederhaus“ der Ausblicksplattform, die sich aktuell nächst der U-Bahn verortet, angebracht wurde. In den Stadtraum selbst schreibt sich Geschichte in Form weiblicher Straßennamen ein, berühmte Namen wie Hannah Arendt oder Janis Joplin sind dafür Namensgeber.

Der Stadtraum als Labor- und Experimentierraum

Nicht nur im Bereich des Wohnbaus, der Energie, sowie der Mobilität fungiert der Stadtteil als Pilot, an dem Neues erprobt werden und für zukünftige Planungen nutzbar gemacht werden kann. Dieser Anspruch verbindet sich auch mit der Freiraumplanung und dem Umgang mit Zwischennutzungen. Im

Freiraumverbund des Quartiers sind gegenwärtig noch viele ungenutzte räumliche Ressourcen vorhanden. Diese werden für Zwischennutzungen wie den Seestadtgarten, einem selbstorganisierten Gemeinschaftsgarten, Kunstprojekten von KÖR oder der vienna.transitionBASE, auf der Selbstbaumodelle und neue Wohnbaukonzepte ausgetestet werden, zur Verfügung gestellt. Interessant wäre für zukünftige Vorhaben, die in Form von Zwischennutzungen realisiert werden können, ob diese auch als Foren für Diskurs und Austausch für ein breiteres interessiertes Publikum dienen können, wie es beispielsweise im Nordbahnhofviertel passiert. Die gegenwärtigen Zwischennutzungen sind zu einem Teil sehr wichtige Identifikationspunkte für die BewohnerInnen wie die Gemeinschaftsgärten und zu einem Teil in sich geschlossene Experimentieräume, die für Außenstehende schwer zugänglich sind.

Eine Stadt der kurzen und langen Wege

Das Konzept, einen Stadtteil zu entwickeln, in dem die Alltagswege möglichst kurz ausfallen und einfach zu Fuß, mit dem Rad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden können, kann als gelungen angesehen werden. Für die Erledigung der alltäglichen Einkäufe und Wege des Alltags innerhalb der Seestadt benötigen die BewohnerInnen wenig Zeit und sie nehmen die Wegstrecken als kurz wahr. Zugleich führt das gegenwärtig noch wenig ausdifferenzierte Angebot mit Supermärkten dazu zu, dass Teile der Bewohnerschaft ihren Einkauf außerhalb des Stadtteils in den angrenzenden Nachbarschaften erledigen. Diese Wege werden in Form eines Wochenendeinkaufs mit dem Auto oder dem Lastenrad zurückgelegt. Der Weg in die Arbeit wird von Teilen der Bewohnerschaft als „langer Weg“ in die „Stadt“ wahrgenommen. Gegenwärtig ist der Stadtteil noch geprägt von Ein- und Auspendlern – jenen, die hinauspendeln zum Arbeiten, und jenen, die in den Stadtteil pendeln, um in Institutionen wie Wien Work, Hörbiger oder einer der zahlreichen Magistratsabteilungen zu arbeiten.

U-Bahnstation – ein Ort der intensiven Regulation

Der Bereich der U-Bahn unterliegt einer Reihe vor allem baulicher Regulierungen. Durch das Fehlen von Aufenthaltsgelegenheiten, eine überwiegend in der Farbe Grau gehaltene Oberflächengestaltung, entsteht kaum ein Anreiz zu verweilen. Transit scheint die vorrangig intendierte und auch beobachtbare Nutzung zu sein. Abweichende Aneignungsformen, wie beispielsweise das Sprayen von Graffiti, werden soweit als möglich unterbunden oder ihre Spuren zum Verschwinden gebracht. Die Absperrung des Trassenbereichs durch ein Gitter unterbindet schließlich jede Form von Nutzung oder Aneignung dieses Bereichs. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der aus Planungssicht beabsichtigten vielfältigen Nutzung (teil)öffentlicher Räume in der Seestadt bemerkenswert²⁴. Zudem weist dies auf einen Unterschied hinsichtlich Nutzung und Gestaltung von anderen vergleichbaren Räumen in Wien, wie z.B. den Gürtelbögen oder dem Donaukanalufer auf Seite der U-Bahnlinie 4 hin.

²⁴ vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2009): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch. 107

Literatur:

- Berding, Ulrich; Havemann, Antje; Pegels, Juliane; Perenthaler, Bettina (Hg.) (2010): *Stadträume im Wandel. Plätze, Parks und Promenaden im Schnittbereich öffentlicher und privater Aktivitäten*. Detmold: Verlag Dorothea Rohn.
- Dlabaja, Cornelia (2017): *Soziale Ungleichheit im Stadtraum - Über harte Kanten der Möblierung, (Un)sichtbarkeiten und Zugänglichkeiten im Stadtraum*. Wien: Zoll+
- Dlabaja, Cornelia (2016): *Das Wiener Brunnenviertel. Urbane Raumproduktionen - Eine Analyse des Wandels*. Wien: New Academic Press.
- Flick, Uwe (2004): *Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung*. Hamburg: Rowohlt.
- Foye, Chris (2017): The Relationship Between Size of Living Space and Subjective Well-Being, *Journal of Happiness Studies*, 18: 427-461
- Glaser, Barney G; Strauss, Anselm L. (1998): *Grounded Theory. Strategien qualitativer Forschung*. Göttingen: Hans Huber Verlag.
- Krisch, Richard (2009): *Sozialräumliche Methodik der Jugendarbeit. Aktivierende Zugänge und praxisleitende Verfahren*. Weinheim: Beltz.
- Kusenbach, Margarethe (2011): Mitgehen als Methode Der »Go-Along« in der phänomenologischen Forschungspraxis. In: Raab, Jürgen; Pfadenhauer, Michaela; Stegmaier, Peter; Dreher, Jochen; Schnettler, Bernt (Hrsg.): *Phänomenologie und Soziologie: Theoretische Positionen, aktuelle Problemfelder und empirische Umsetzungen*. VS Verlag für Sozialwissenschaften: Wiesbaden.
- IFES (2016): *Leben in Stadterweiterungsgebieten (LIS). Tabellenband*. Wien.
- Lamai, Nadja et al. (2017): Lebensbedingungen, Armut und Einkommen. In: Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz (Hg.): *Sozialbericht. Sozialpolitische Entwicklungen und Maßnahmen 2015-2016. Sozialpolitische Analysen*. Wien: BMASK, 179-226.
- Löw, Martina (2001): *Raumsoziologie*, Frankfurt/M.: Suhrkamp.
- Licka, Lilli; Dlabaja, Cornelia; Grimm-Pretner, Dagma, Papst, Sabine; Rode, Phillip; Witthöft, Gesa (2012): *FreiWERT. Untersuchung der Qualität und Wertigkeit von Freiräumen von innerstädtischen Neubauprojekten und Darstellung innovativer Lösungen*. Hg. v. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Berichte aus Energie- und Umweltforschung, 42/2012). Wien.
- Marcuse, Peter (2003): The Threats to Publicly Usable Space in a Time of Contraction. *Wolkenkuckucksheim – Cloud-Cuckoo-Land – Воздушный замок*, Vol. 8 (1), Online-Ressource Zugriff am 8.12.2017: <http://www.cloud-cuckoo.net/openarchive/wolke/eng/Subjects/031/Marcuse/marcuse.htm>
- Nakazato, Naoki; Schimmack, Ulrich; Oishi, Shigehiro (2011): Effect of changes in living conditions on subjective well-being: A prospective top-down bottom-up model. *Social Indicators Research*, 100(1), 115–135.

Projektteam Flugfeld Aspern/Schönfeld/MA21B (2007): *Masterplan Flugfeld Aspern*.

Reinprecht, Christoph/ Dlabaja, Cornelia (2014): *Wohnen im Wohnhochhaus. Eine Studie zu Wohnkultur und Wohnqualität in Wiener Wohnhochhäusern*. Forschungsbericht MA 50. Stadt Wien.

Reinprecht, Christoph; Dlabaja, Cornelia; Stoik, Christoph; Kellner, Johannes; Kisch-Soriano da Silva, Katharina (2016): *Forschungsbericht der Studie Besiedelungsmonitoring Seestadt Aspern 2015. Eine Studie zu Wohnkultur und Wohnqualität in der Seestadt*. Forschungsbericht MA 50. Stadt Wien.

Riege, Marlo/ Schubert, Herbert (2005): Konzeptionelle Perspektiven. Quartiermanagement. In: Kessl, Fabian; Reutlinger Christian; Maurer, Susanne & Frey, Oliver (Hrsg.): *Handbuch Sozialraum*. Wiesbaden: VS-Verlag.

Schmidt-Lauber, Brigitta (2007): Feldforschung. Kulturanalyse durch teilnehmende Beobachtung. In: Götttsch, Silke; Lehmann, Albrecht (Hrsg.): *Methoden der Volkskunde. Positionen, Quellen, Arbeitsweisen der Europäischen Ethnologie*. Berlin: Reimer, 219-248.

Stoik, Christoph; Lüttringhaus, Maria; Litges, Gerhard (2005): Quartiermanagement. In: Kessl, Fabian; Reutlinger Christian; Maurer, Susanne & Frey, Oliver (Hg.): *Handbuch Sozialraum*. Wiesbaden: VS-Verlag.

Selle Klaus (2010): Stadträume im Wandel. In: Berding Ulrich, Havemann, Antje; Pegels, Juliane; Perenthaler, Bettina (Hg.): *Stadträume im Wandel. Plätze, Parks und Promenaden im Schnittbereich öffentlicher und privater Aktivitäten*. Detmold: Rohn, 16-90.

Seiß, Reinhard (2013): *Wer baut Wien? Hintergründe und Motive der Stadtentwicklung Wiens seit 1989*. Wien: Pustet.

Wien 3420 Development AG/MA18 [Hrsg.] (2011): *Die Instrumente des Städtebaus. Vision + Wirklichkeit*.

Wien 3420 Development AG/MA18 [Hrsg.] (2009): *Partitur des Öffentlichen Raums. Planungshandbuch*.