

## Forschungsbericht der Studie Besiedelungsmonitoring Seestadt Aspern 2015

### Forschungskooperation:

#### Institut für Soziologie der Universität Wien

Univ. Prof. Christoph Reinprecht (Projektleitung); Univ-Ass. Cornelia Dlabaja, MA (operative Leitung)

#### Kompetenzzentrum für Soziale Arbeit der FH Campus Wien

Christoph Stoik, MA; Mag. (FH) Mag. Johannes Kellner

#### Stadtteilmanagement Seestadt aspern

DI Dr. Katharina Kirsch-Soriano da Silva

## **AutorInnen des Berichts:**

Das gesamte Forschungsteam

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

Konzeption AkteurInneninterviews: Cornelia Dlabaja, Christoph Stoik und Johannes Kellner mit Beratung des gesamten Forschungsteams

Konzeption Sozialräumliche Erhebungen: Cornelia Dlabaja und Carmen Keckeis

Fragebogenentwicklung BewohnerInnenbefragung: Cornelia Dlabaja und Christoph Reinprecht mit Beratung des gesamten Forschungsteams

Organisation der Feldarbeit: Cornelia Dlabaja

Social Media Screening: Cornelia Dlabaja

Sozialräumliche Analysen: Clara Holzinger, Judith Lutz, Marlene Maierhofer, Agnes Obereder, Clara Holzinger und Vera Galistl

Multivariate Datenanalyse und Beschreibungen: Gerhard Paulinger

Datenblätter: Hermann Helke

Diagramme und deskriptive Beschreibungen: Marlene Maierhofer

Rekodierung Vor- und Nachteile: Viktoria Holczmann

Diagramme und deskriptive Beschreibungen zu Mobilität: Judith Lutz

Recherche zu Carsharing und alternativen Mobilitätskonzepten: Bogdan Stefan

Korrekturat: Clara Holzinger

Fotos am Deckblatt: Cornelia Dlabaja und Instagram

## Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis .....	6
Abbildungsverzeichnis .....	6
Zusammenfassung - Berichtsstruktur .....	8
1. Zielsetzungen und Forschungsdesign der Studie .....	9
1.1. Zielsetzungen und Fragestellungen .....	9
1.2. Forschungsdesign und Arbeitspakete .....	10
1.2.1 Analyse der Zusammensetzung der BewohnerInnenchaft und deren Anforderungen an die Seestadt (WP1) .....	10
Teil 1: Grundlagen der Fragebogenentwicklung für die BewohnerInnenbefragung .....	10
1.2.2. Sozialräumliche Analysen der Seestadt (WP2) .....	12
1.2.3. Analyse der Zusammensetzung der BewohnerInnenchaft und deren Anforderungen an die Seestadt (WP1) .....	15
Teil 2: Konzeption und Durchführung der BewohnerInnenbefragung .....	15
1.2.4. Synthese und Berichtslegung (WP3) .....	18
1.3. Zeitplan .....	19
1.4. Forschungskoooperation .....	20
2. Das Projekt - aspern Die Seestadt Wiens .....	21
2.1. Die Entwicklung der Seestadt – im Zeitraffer .....	25
2.1.1. Chronologie der Entstehung des Stadtteils .....	25
2.2. Die Seestadt und ihre Leitbilder .....	29
2.2.1. Planungsgrundlagen und Leitbilder im Überblick .....	29
2.2.2. Öffentlicher Raum – das Leitbild Urbanität .....	30
2.2.3. Mobilität – die Stadt der kurzen Wege .....	31
2.2.4. Infrastruktur – geplante Vielfalt .....	31
2.2.5. Der imaginierte Mensch in der Seestadt - aktiv und mitgestaltend .....	32
2.3. Die Besiedelung der Seestadt .....	34
2.3.1. Wohnbau in der Seestadt .....	35
2.3.2. Stadtbild und Architektur .....	37
2.3.3. Soziale Infrastruktur und kulturelle Bespielung .....	38
2.3.4. Nahversorgung, lokale Ökonomie und Unternehmensansiedlung .....	38
3. AkteurInnen der Entwicklung der Seestadt .....	40
3.1. AkteurInnen der Planung, Errichtung und Besiedelung in der Seestadt .....	40
3.1.1. Projektleitung Seestadt Aspern .....	43
3.1.2. Wien 3420 Aspern Development AG .....	43
3.1.3. BL&UM Bauleistik & Umweltmanagement .....	44
3.1.4. Bauträger .....	44
3.1.5. Baugruppen .....	45
3.1.6. Wohnservice Wien .....	46

3.1.7.	Stadtteilmanagement Seestadt aspern.....	46
3.2.	Die BewohnerInnenschaft der Seestadt.....	48
3.2.1.	Die Seestadt als digitalisiertes soziales Gefüge.....	48
3.2.2.	Hohe Identifikation mit der eigenen Wohnung und der Seestadt.....	49
3.2.3.	Selbstorganisation von BewohnerInneninteressen via Facebook .....	50
3.2.4.	Infrastrukturelle Aspekte.....	50
3.2.5.	Mobilität .....	50
3.2.5.	Imagebildung und Stadtbilder .....	51
3.2.6.	Visualisierungen der Seestadt .....	52
3.2.7.	Ergebnisse der Sozialraumanalysen – Momentaufnahmen 2015.....	54
3.2.8.	Orientierungspunkte in der Seestadt (Juni 2015) .....	54
3.2.9.	Der Hannah-Arendt Park .....	58
3.2.10.	Innenhöfe .....	60
3.2.11.	Gemeinschaft in der Seestadt .....	64
3.2.12.	Sekundärdaten zur Bewohnerschaft.....	67
4.	Fragebogenerhebung unter BewohnerInnen der Seestadt .....	72
4.1.	Ziel und methodische Herangehensweise der BewohnerInnenbefragung.....	72
4.2.	Stichprobenbeschreibung .....	73
5.	Die Seestadt und ihre Besiedelung aus Sicht der BewohnerInnen – Ergebnisse der BewohnerInnenbefragung .....	79
5.1.	Wie zufrieden sind die Befragten mit der Seestadt? .....	79
5.2.	Wie sind Befragten zu ihrer Wohnung gekommen, und warum gerade die Seestadt?.....	81
5.2.1.	<i>Umzugsmotive</i> .....	81
	<i>Umzugsmotive haben Einfluss auf die Wohnzufriedenheit</i> .....	82
5.2.2.	<i>Wohnsituation vor dem Umzug in die Seestadt</i> .....	83
5.3.	Wohnkosten .....	84
5.3.1.	<i>Eigenmittelanteil und Einkommen</i> .....	84
5.3.2.	<i>Beurteilung der Wohnkosten</i> .....	85
5.4.	Bewertung der Wohnung und der Wohnumgebung .....	87
5.4.1.	<i>Bewertung der eigenen Wohnung</i> .....	87
5.4.2.	<i>Wohnpräferenzen</i> .....	88
	<i>Einfluss der Wohnpräferenzen auf die Wohnzufriedenheit</i> .....	89
5.4.3.	<i>Bewertung der Wohnumgebung und des Stadtteils</i> .....	90
5.4.4.	<i>Detailbetrachtung zu ausgewählten Aspekten der Wohnumfeldzufriedenheit</i> .....	91
5.4.5.	<i>Komponenten der Wohnzufriedenheit: Ansätze einer Typenbildung</i> .....	92
5.5.	Das Image der Seestadt.....	95
5.5.1.	<i>Imagetypen</i> .....	96
5.5.2.	<i>Wahrnehmung der Seestadt</i> .....	97
5.6.	<i>Vor- und Nachteile des Wohnens in der Seestadt: Semantische Assoziationen</i> .....	98

5.6.1. Vorteile (offene Frage) .....	98
5.6.2. Nachteile (offene Frage).....	99
5.6.3. Die Besonderheit des Wohnens in der Seestadt .....	101
5.7. Nutzung des Stadtteils.....	102
Zusammenhang von Wohnumfeldnutzung und Wohnzufriedenheit .....	103
5.8. Teilhabe und Nachbarschaft in der Seestadt.....	104
5.8.1. Aktive Teilhabe und Engagement.....	105
5.8.2. Teilhabe und Nutzung lokaler Gemeinschaftsstrukturen .....	106
5.9. Mobilität in der Seestadt.....	107
5.9.1. Mobilität innerhalb der Seestadt.....	107
5.9.2. Mobilität außerhalb der Seestadt .....	108
5.9.3. Mobilität nach Lebensbereichen .....	109
5.9.4. Der Weg in die Arbeit .....	111
5.9.5. Exkurs: Das Mobilitätskonzept der Seestadt – Planung und Umsetzung .....	112
5.9.6. Die Erhebung im Kontext des Mobilitätskonzepts.....	113
5.9.7. Carsharing Angebote erweitern .....	113
5.9.7. Das Mobilitätsverhalten in der Seestadt im Vergleich mit der Gesamtstadt .....	114
5.9.9. Mobilität und Mobilitätstypen .....	115
Beschreibung der Mobilitätstypen .....	115
6. Zusammenfassende Analyse und abschließendes Resümee .....	121
Hintergrund der Studie und Ausblick .....	121
Momentaufnahmen einer sich entwickelnden Seestadt .....	121
Imageproduktion: zwischen Erfolgsdruck und Experimentierfeld.....	122
Zahlreiche AkteurInnen, vielfältige Ziele und hohe Erwartungen an die BewohnerInnen.....	123
Unterschiedliche Stadt-Vorstellungen bei der Raumproduktion.....	124
Die Seestadt als milieudifferenzierter Stadtraum .....	129
Resümee und Empfehlungen .....	131
7. Quellen .....	134
Anhang Fragebogen	

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Baufelder Übersicht .....	36
Tabelle 2: Quelle: Wohnservice Wien – Vergabestatistik 2014 .....	69
Tabelle 3: Baufelderübersicht mit Befragten .....	76
Tabelle 4: Stichprobe im Vergleich zu den Daten der MA 23 .....	77
Tabelle 5: Soziodemographie der Befragten (Prozentangaben) .....	78
Tabelle 6: Zufriedenheit nach Soziodemographie .....	80
Tabelle 7: Ausgewählte Aspekte der Wohnsituation vor und dem Einzug in der Seestadt .....	83
Tabelle 8: Laufende Wohnkosten und Wohnzufriedenheit .....	86
Tabelle 9: Aspekte des Wohnens und monatliches Haushaltseinkommen .....	86
Tabelle 10: Komponenten der Wohnzufriedenheit .....	93
Tabelle 11: Häufigkeiten der genannten Vorteile .....	99
Tabelle 12: Häufigkeiten der genannten Nachteile .....	100
Tabelle 13: Häufigkeiten der genannten Besonderheiten (Prozentangaben) .....	102
Tabelle 14: Mobilitätstypen .....	115
Tabelle 15: Mobilitätstypen .....	119

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2024, Quelle MA 23(2014) .....	22
Abbildung 2: von der Stadt Wien geförderte Wohnprojekte, Quelle Stadt Wien (2014) .....	22
Abbildung 3: Nutzungen in der Seestadt, Quelle Wien 3420, Seestadt Development AG .....	24
Abbildung 4 :Planungen – Phase I bis Phase III, Quelle: Wien 3420 Aspern Development AG .....	27
Abbildung 5: Die Seestadt im Dezember 2014, Quelle: Cornelia Dlabaja .....	34
Abbildung 6: Anzahl fertiggestellter Wohneinheiten, Quelle: Wien 3420 Aspern Development AG ...	34
Abbildung 7: AkteurInnen in der Seestadt: Quelle: Katharina Kirsch-Soriano da Silva .....	42
Abbildung 8: Rendering Baugruppen, Quelle: <a href="http://www.aspern-baugruppen.at">www.aspern-baugruppen.at</a> .....	45
Abbildung 9: Stadtteilplan, Pionierinfo, Stand 2015, Quelle: Stadtteilmanagement .....	47
Abbildung 10: Plan Orientierungspunkte .....	57
Abbildung 11: Wanderstatistik Wohnservice, Quelle: Vergabestatistik 2014 .....	68
Abbildung 12: Quelle: Wohnservice Wien – Vergabestatistik 2014 Quelle: Wohnservice Wien – Vergabestatistik 2014 .....	71
Abbildung 13: Zufriedenheit in der Seestadt .....	79
Abbildung 14: Wege zur Wohnung .....	81
Abbildung 15: Gründe für den Umzug in die Seestadt .....	82
Abbildung 16: Vergleich der laufenden Wohnkosten zwischen alter und neuer Wohnung .....	84
Abbildung 17: Eigenmittelanteil .....	85
Abbildung 18: Wohnpräferenzen .....	89
Abbildung 19: Bewertung von Wohnumfeld und Stadtteil .....	90
Abbildung 20: Das Image der Seestadt (semantisches Differential bzw. „Polaritätsprofil“) .....	95
Abbildung 21: Wahrnehmung der Seestadt .....	97
Abbildung 22: Vorteile des Wohnens in der Seestadt .....	98
Abbildung 23: Nachteile des Wohnens in der Seestadt .....	100



Abbildung 24:Die Besonderheit am Wohnen in der Seestadt .....	101
Abbildung 25:Nutzung der Umgebung.....	103
Abbildung 26:Kontakte mit Nachbarn .....	104
Abbildung 27:Teilhabe und sich einbringen.....	105
Abbildung 28:Teilhabe und Nutzung lokaler Gemeinschaftsstrukturen .....	106
Abbildung 29:Nutzung der Verkehrsmittel innerhalb der Seestadt.....	107
Abbildung 30:Nutzung Verkehrsmittel außerhalb der Seestadt .....	108
Abbildung 31:Häufigste Mobilitätsformen nach Lebensbereichen .....	109
Abbildung 32:Wandel der Nutzung nach Mobilitätsformen.....	110
Abbildung 33:Wegzeit zum Arbeitsplatz in Minuten .....	112
Abbildung 34:Wahl der Verkehrsmittel 1993 und 2013 .....	114
Abbildung 35:Mobilitätstypen und Verkehrsmittelwahl.....	116

## Zusammenfassung - Berichtsstruktur

Im ersten Kapitel werden einleitend Hintergrund sowie Zielsetzungen und Fragestellungen der Studie Besiedelungsmonitoring Seestadt Aspern erläutert. Es werden das Forschungsdesign und die damit verknüpften Arbeitspakete - nämlich sozialräumliche Analysen, AkteurInneninterviews, Social Media Screening, Fragebogenentwicklung, Pre-Test und Durchführung der Befragung - skizziert.

Das zweite Kapitel führt in das Stadterweiterungsprojekt aspern die Seestadt Wiens ein. Es wirft einen Blick auf den Prozess der Konzeption, Planung und Herstellung der Seestadt im zeitlichen Verlauf und auf die Besiedelung der Seestadt. In kurzen Beiträgen wird auf die Themen Wohnen, Stadtbild und Architektur sowie Infrastruktur im Kontext der Besiedelung eingegangen. Die Leitbilder der Planung werden entlang der Themenfelder Mobilität, öffentlicher Raum, Infrastruktur und Menschenbilder dargelegt und diskutiert.

In Kapitel 3 werden die AkteurInnen der Besiedelung der Seestadt vorgestellt. Basierend auf Hintergrundgesprächen und öffentlich zugänglichen Dokumenten werden zunächst in kurzen Beiträgen die aus ForscherInnenperspektive wesentlichsten institutionellen AkteurInnen der Planung, Errichtung und Besiedelung beschrieben. Im zweiten Teil des Kapitels werden die BewohnerInnen als AkteurInnen eingeführt. Dabei werden Perspektiven der BewohnerInnen auf die Themenfelder Mobilität, Infrastruktur und das digitalisierte soziale Gefüge in der Seestadt aufgezeigt. Daran anknüpfend wird das Thema Imagebildung aus drei Perspektiven diskutiert - mediale Repräsentationen, Imagebildungen durch die Steuerungsebene sowie Wahrnehmungen und Imagebildungen der BewohnerInnenschaft. Einen weiteren Teil des Kapitels bilden sozialräumliche Analysen von Masterstudierenden zur visuellen Ebene der Seestadt, zu Innenhöfen und Parks sowie zur Gemeinschaft in der Seestadt. Am Ende des Kapitels werden auszugsweise Sekundärdaten zur BewohnerInnenschaft und zur Wohnungsvergabe dargestellt.

Im vierten Kapitel werden Ziele und Methodik der Online-BewohnerInnenbefragung skizziert und die Stichprobe beschrieben. Das fünfte Kapitel widmet sich der Darstellung der Ergebnisse der Befragung und nimmt damit auf Basis der ausgewerteten quantitativen Daten die Seestadt aus Sicht der BewohnerInnen in den Blick. Der erste Themenblock 5.1. behandelt Fragen der Wohnzufriedenheit. In 5.2. werden Umzugsmotive und die Wohnsituation vor dem Umzug thematisiert. Finanzielle Aspekte, wie Wohnkosten, Eigenmittelanteile und Einkommen werden in 5.3. bearbeitet. Die Bewertung der eigenen Wohnung und der Wohnumgebung erfolgt in 5.4. Wahrnehmungen der Seestadt werden in 5.5. beschrieben, Vor- und Nachteile, sowie Besonderheiten des Wohnens in der Seestadt in 5.6. Die Nutzung des Stadtteils rückt in 5.7. ins Blickfeld. Teilhabe und Nachbarschaft werden in 5.8. thematisiert. Das Thema Mobilität wird im Kapitel 5.9. aufgearbeitet. Eine zusammenfassende Analyse sowie ein abschließendes Resümee erfolgen in Kapitel 6.



# 1. Zielsetzungen und Forschungsdesign der Studie

## 1.1. Zielsetzungen und Fragestellungen

Die Seestadt ist ein neuer Stadtteil, der aktuell im 22. Wiener Gemeindebezirk entsteht und gleichzeitig eines der größten Stadtentwicklungsgebiete Europas darstellt. Im Laufe der kommenden zwei Jahrzehnte sollen hier ca. 20.000 Menschen wohnen und ca. 20.000 Menschen arbeiten. Die Besiedelung der ersten Bauphase des Stadtteils hat im September 2014 begonnen. Bis Dezember 2015 sind mittlerweile bereits über 6.000 BewohnerInnen eingezogen und haben sich verschiedene Unternehmen angesiedelt. Ziel der vorliegenden Studie ist das Monitoring des Besiedelungsprozesses der Seestadt.

Die Studie untersucht, welche Menschen in die Seestadt ziehen, welche Anforderungen und Ansprüche diese an die Seestadt stellen und wie sich die BewohnerInnenschaft nach der ersten Besiedelungsphase 2014/2015 soziodemographisch und soziostrukturell (mit Blick auf Alter, Bildung, Familienstand, Herkunft und Einkommen) sowie soziokulturell (mit Blick auf Wohnmilieu, Wohnkultur, Wohnumgebungspräferenzen und Vorstellungen zu Nachbarschaft) zusammensetzt.

Mittels des Besiedelungsmonitorings wird erstmals für Wien der Besiedelungsprozess eines neuen Stadtgebiets auf empirischer Basis wissenschaftlich begleitet. Ziel des Monitorings ist es, mit der Besiedelung verknüpfte Herausforderungen frühzeitig zu identifizieren und soziale Dynamiken in Hinblick auf Wohnmilieus, Wohnumfeld, Sozialraum und Nachbarschaft einschätzen zu können. Die Studie möchte zum einen eine wissenschaftlich fundierte Grundlage für die Gestaltung des weiteren Besiedelungsprozesses in der Seestadt liefern und zum anderen Erfahrungswerte generieren, die auch bei der Gestaltung weiterer Stadtentwicklungsgebiete Berücksichtigung finden können.

Relevanz erhält diese Thematik im Zusammenhang mit der internationalen Debatte über Stadtteilerweiterungen, die sich seit den 1960er Jahren mit dem „Planen auf der grünen Wiese“ auseinandersetzt. Vor dem Hintergrund urbaner Transformationsprozesse, die mit der Umnutzung ehemaliger Industrie-, Gewerbe-, Militär- und Verkehrsareale verbunden sind, hat zudem Stadtentwicklung auf Konversionsflächen<sup>1</sup> seit den 1990er Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen (Beispiele für aktuelle Konversionen ehemaliger Militärfelder und Flughäfen sind etwa Mannheim<sup>2</sup> oder Berlin). Gegenwärtig gilt es, neue Ansätze für die Steuerung von Besiedelungsprozessen in neuen Stadtteilen zu erarbeiten, die auf den Erkenntnissen vorangegangener Planungen, wie etwa Milton Keynes<sup>3</sup> oder auch Alt-Erlaa<sup>4</sup> in Wien, basieren und die Erforschung aktueller Besiedelungsprozesse, wie in der Seestadt, ebenfalls miteinschließen.

---

<sup>1</sup> Henckel, D., von Kuczowski, K., Lau, P., Pahl-Weber, E., Stellmacher, F. [Hrsg.](2010): Planen - Bauen – Umwelt. Ein Handbuch. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften

<sup>2</sup> [http://www.konversion-mannheim.de/sites/default/files/arbeitsbuch\\_0.pdf](http://www.konversion-mannheim.de/sites/default/files/arbeitsbuch_0.pdf)

<sup>3</sup> Edwards (2001): City design: what went wrong at Milton Keynes? In: Journal of Urban Design 6(1): 73-82

<sup>4</sup> Freisitzer, Kurt, Glück, Harry (1979): Sozialer Wohnbau: Entstehung, Zustand, Alternativen. Wien: Molden.

## **Die vorliegende Studie untersucht konkret folgende Fragestellungen:**

- Welche Bevölkerungsgruppen sind in der ersten Besiedelungsetappe von Herbst 2014 bis Herbst 2015 in die Seestadt gezogen und welche Anforderungen und Ansprüche stellen sie an den neuen Stadtteil?
- Welche Wohnmilieus, Wohnstile, Wohnkulturen, Lebensstile und Nachbarschaften finden sich bzw. entstehen in der Seestadt?
- Wie entsteht der neue Stadtteil und sein soziales Gefüge und welche sozialräumlichen Herausforderungen ergeben sich dadurch?

## **1.2. Forschungsdesign und Arbeitspakete**

Die Studie umfasst eine Analyse des Besiedelungsprozesses und der BewohnerInnenschaft, die mittels A) Medien- und Sekundärdatenanalysen, B) qualitativer Interviews mit AkteurInnen des Besiedlungsprozesses und BewohnerInnen, C) sozialräumlicher Analysen, sowie D) einer fragebogengestützten Online Befragung der BewohnerInnen durchgeführt wurde. Den Kern der Untersuchung bildet die Online Befragung der BewohnerInnen, die sowohl strukturelle Merkmale der BewohnerInnenschaft als auch subjektiv wahrgenommene Aspekte, wie Wohnzufriedenheit und Erleben der Nachbarschaft, erhob. Die einzelnen Arbeitspakete werden im Folgenden genauer beschrieben.

### **1.2.1 Analyse der Zusammensetzung der BewohnerInnenschaft und deren Anforderungen an die Seestadt (WP1)**

#### **Teil 1: Grundlagen der Fragebogenentwicklung für die BewohnerInnenbefragung**

Im ersten Arbeitspaket „Analyse der Zusammensetzung der BewohnerInnenschaft und deren Anforderungen an die Seestadt“ wurde untersucht, welche Bevölkerungsgruppen von der Seestadt tatsächlich angesprochen werden. Es wurde erhoben, welche Menschen 2015 in der Seestadt wohnen, wie sich die BewohnerInnenschaft soziodemographisch, soziostrukturell und soziokulturell zusammensetzt, welche sozialen Gefüge und Dynamiken sich dadurch ergeben und welche Ansprüche die BewohnerInnen an die Seestadt stellen. Dadurch wurde einerseits Wissen generiert, das für den weiteren Planungs- und Gestaltungsprozess der Seestadt herangezogen werden kann. Andererseits wird sichtbar, welche Menschen von der Seestadt bisher angesprochen werden und welche nicht sowie welche Wohnmilieus, Gruppen und Lebensstile sich im neuen Stadtteil finden bzw. herausbilden.

Die Analyse der Zusammensetzung der BewohnerInnenschaft und ihrer Ansprüche an die Seestadt umfasste mehrere Arbeitsschritte. Der erste Teil des Arbeitspakets beinhaltete die Erhebung von Grundlagen des Besiedelungsprozesses der Seestadt, die Identifizierung von relevanten Themen und Fragestellungen in Hinblick auf die BewohnerInnenbefragung, sowie die Erhebung und Analyse von Sekundärdaten. Damit wurden gleichzeitig die Grundlagen für die Fragebogenentwicklung und die Konzeption der BewohnerInnenbefragung erarbeitet.

- **Recherche und themenbezogenes Screening von Medienberichten und Informationsmaterialien**

In einem ersten Schritt wurden Medienberichte und andere Informationsmaterialien grob themenbezogen gescannt. Dabei wurde die mediale Berichterstattung in den Online-Auftritten der österreichischen Tageszeitungen chronologisch ab Mai 2014 durchgesehen und nach Erscheinungsdatum, Titel und Themenfeldern geordnet. Auch die Online-Auftritte der Baugruppen und der Bauträger, sowie andere verfügbare Informationen über das Projekt wurden gesichtet. Damit wurden erste Parameter und Themenfelder des Besiedlungsprozesses identifiziert.

- **Social Media Screening**

Im Vorfeld der BewohnerInnenbefragung wurden auch Prozesse der Gemeinschaftsbildung und Imageproduktion analysiert – anhand digitaler sozialer Medien, die von BewohnerInnen genutzt werden. Dazu wurden Facebookgruppen, welche den Namen „Seestadt“ im Gruppennamen tragen, gesichtet und um baufeldspezifische Gruppen ergänzt. In einer Reihe von geschlossenen Gruppen wurde mit der Erläuterung des Forschungsvorhabens um Mitgliedschaft angesucht und die Diskussionen in den Gruppen verfolgt. Auf diese Weise konnte ein Einblick in aktuelle Themen aus Sicht der BewohnerInnen sowie in die digitale Ebene von Gemeinschafts- und Nachbarschaftsbildung gewonnen werden. Ein weiterer Analysebereich in den sozialen Medien waren die von den BewohnerInnen produzierten öffentlich abrufbaren Bilder und Selbstdarstellungen im Kontext der Seestadt, die insbesondere über die mobile Foto-Applikation Instagram beobachtet wurden. Sie lieferten erste Indizien in Bezug auf die in der Seestadt vertretenen Wohnmilieus.

- **Qualitative Hintergrundgespräche mit AkteurInnen**

In einem weiteren Schritt wurden qualitative Hintergrundgespräche mit AkteurInnen des Besiedlungsprozesses geführt, um das Hintergrundwissen und die Perspektiven der handelnden AkteurInnen in die Fragebogenentwicklung mit einfließen zu lassen und ein umfassendes Verständnis für den Herstellungs- und Besiedlungsprozess der Seestadt zu erlangen. Befragt wurden VertreterInnen der PSA (Projektleitung Seestadt Aspern seitens der Stadt Wien), der Wien 3420 Aspern Development AG (Entwicklungsgesellschaft für Realisierung, Inwertsetzung und Standortmarketing der Seestadt), der Firma BL&UM (Baulogistik & Umweltmanagement in der Seestadt) und des Wohnservice Wien (für den Bereich Wohnungsvergabe in der Seestadt verantwortliche Servicestelle der Stadt Wien). Des Weiteren wurde ein Fokusgruppeninterview mit dem Stadtteilmanagement Seestadt aspern durchgeführt.

Diese qualitativen Interviews bildeten - gemeinsam mit den Themen aus den Medienanalysen sowie den Befunden der sozialräumlichen Erhebungen und teilnehmenden Beobachtungen (aus WP2) sowie einigen vorab definierten Aspekten (wie BewohnerInnenstruktur, Identifikation und Image, Nachbarschaft, Architektur, öffentlicher Raum, Mobilität, Infrastruktur) die Grundlage für die Fragebogenentwicklung für die BewohnerInnenbefragung. Die Gespräche mit den VertreterInnen der befragten Institutionen wurden zudem auch dazu genutzt, verfügbare Sekundärdaten zu erheben und deren Verwendung im Rahmen der Forschung möglich zu machen.

- **Analyse von Sekundärdaten**

Die dem Forschungsteam vorliegenden Sekundärdaten (melderegisterbasierte Daten der Stadt Wien sowie im Rahmen des Wohnungsvergabeprozesses erhobene Daten des Wohnservice Wien) wurden in Hinblick auf die Sozialstruktur in der Seestadt analysiert und konnten in die Darstellung der Stichprobe und die Auswertung der BewohnerInnenbefragung einfließen. Die Synthese der auf den qualitativen und quantitativen Erhebungen basierenden Analyseergebnisse ergab schließlich erste Befunde über Wohnmilieus in der Seestadt.

### **1.2.2. Sozialräumliche Analysen der Seestadt (WP2)**

Im zweiten Arbeitspaket wurde die Entstehung des Stadtteils als sozialräumliches Gefüge untersucht. Dabei wurden sozialräumliche Analysen in der Seestadt durchgeführt. Der Fokus lag darauf, wie die BewohnerInnen das sozialräumliche Umfeld wahrnehmen, es sich aneignen und welche Anforderungen sie an den neuen Stadtteil stellen. Dabei standen sowohl infrastrukturelle Aspekte, als auch Aspekte der Freiraumnutzung, der Funktionen von Stadträumen und der Wahrnehmung des Stadtteils im Vordergrund.

Die sozialräumlichen Erhebungen fanden auf zwei Ebenen statt. Einerseits fanden im Rahmen der Lehrveranstaltung „Übung zur Sozialraumanalyse“ studentische Forschungsarbeiten am Institut für Soziologie statt. Andererseits wurden vom Forschungsteam selbst sozialräumliche Analysen bzw. qualitative Auswertungen von Gesprächen durchgeführt.

- **Sozialräumliche Analysen durch das Forschungsteam**

Vom Forschungsteam wurden regelmäßig sozialräumliche Analysen in der Seestadt durchgeführt, um die Entwicklungen und Dynamiken in der Seestadt verfolgen zu können. Ein wichtiger Aspekt bei diesem Teil der Erhebungen war die Teilnahme an öffentlichen Veranstaltungen, wie dem Seestadtforum oder dem Willkommensfest. Die Themenfelder, die im Seestadtforum aufgegriffen wurden, stimmten dabei weitgehend mit den in den internen Facebook-Foren diskutierten Themenfeldern überein (Mobilität, Infrastruktur, Ausstattung mit Supermärkten und Lokalen, Sicherheit und Baustelle).

- **Lehrveranstaltung „Übung zur Sozialraumanalyse“**

Im Rahmen der Lehrveranstaltung „Übung zur Sozialraumanalyse“ am Institut für Soziologie, geleitet von Cornelia Dlabaja und Carmen Keckeis, wurden sozialräumliche Analysen und qualitative Interviews von Master-Studierenden des Instituts für Soziologie durchgeführt. Dazu wurden in einem ersten Schritt eine Reihe methodischer und theoretischer Inputs gegeben. Im Vorfeld der Lehrveranstaltung fanden erste Begehungen des Forschungsfeldes, für die Konzeption der Feldarbeit, statt. Anschließend wurden für die Studierenden Vorlagen erstellt, mittels derer sie die Erhebungen durchführten. Diese setzten sich aus einer Reihe **offener Stadtteilbegehungen** zusammen, bei denen die visuelle Ebene der Stadt, die infrastrukturelle Ebene und die Ebene der Aneignung in den Fokus genommen wurden.

Des Weiteren fanden **strukturierte Beobachtungen** entlang von Leitfäden statt, die von den LehrveranstaltungsleiterInnen zu folgenden Themen vorgegeben wurden.

**Themen für die strukturierten Beobachtungen:**

- Materielle Ebene des Stadtraums
- Aneignungen und Nutzungen
- AkteurInnen / soziale Gruppen
- Nutzungsstrukturen und Bewegungsrichtungen (für die Bewegungsskizzen)

Daran anknüpfend wurden an zentralen Orten zu unterschiedlichen Tages- und Uhrzeiten teilnehmende Beobachtungen und **Ad-hoc Gespräche** durchgeführt. Letztere fanden bei den sozialräumlichen Begehungen im öffentlich zugänglichen Stadtraum statt. Die Studierenden hatten die Aufgabe, PassantInnen und Geschäftsleute in kurzen fünf- bis zehnminütigen Interviews zu befragen. Anknüpfend an die Ad-hoc Gespräche wurden **längere Schlüsselpersonen-Interviews** durchgeführt, welche sowohl aufgenommen als auch paraphrasiert bzw. transkribiert wurden. Die Studierenden führten in diesem Rahmen 16 qualitative Interviews mit BewohnerInnen (verschiedenen Alters und in verschiedenen Lebenslagen, mit Wohnsitz in Baugruppenprojekten bzw. Bauten der Wohnbauinitiative), Geschäftsleuten sowie anderen lokalen AkteurInnen der Seestadt durch.

Die verschiedenen Erhebungs- und Analyseschritte der Sozialraumanalysen wurden von den Studierendengruppen zum Abschluss der Lehrveranstaltung **in Form einer dichten Beschreibung zusammengeführt und synthetisiert.**

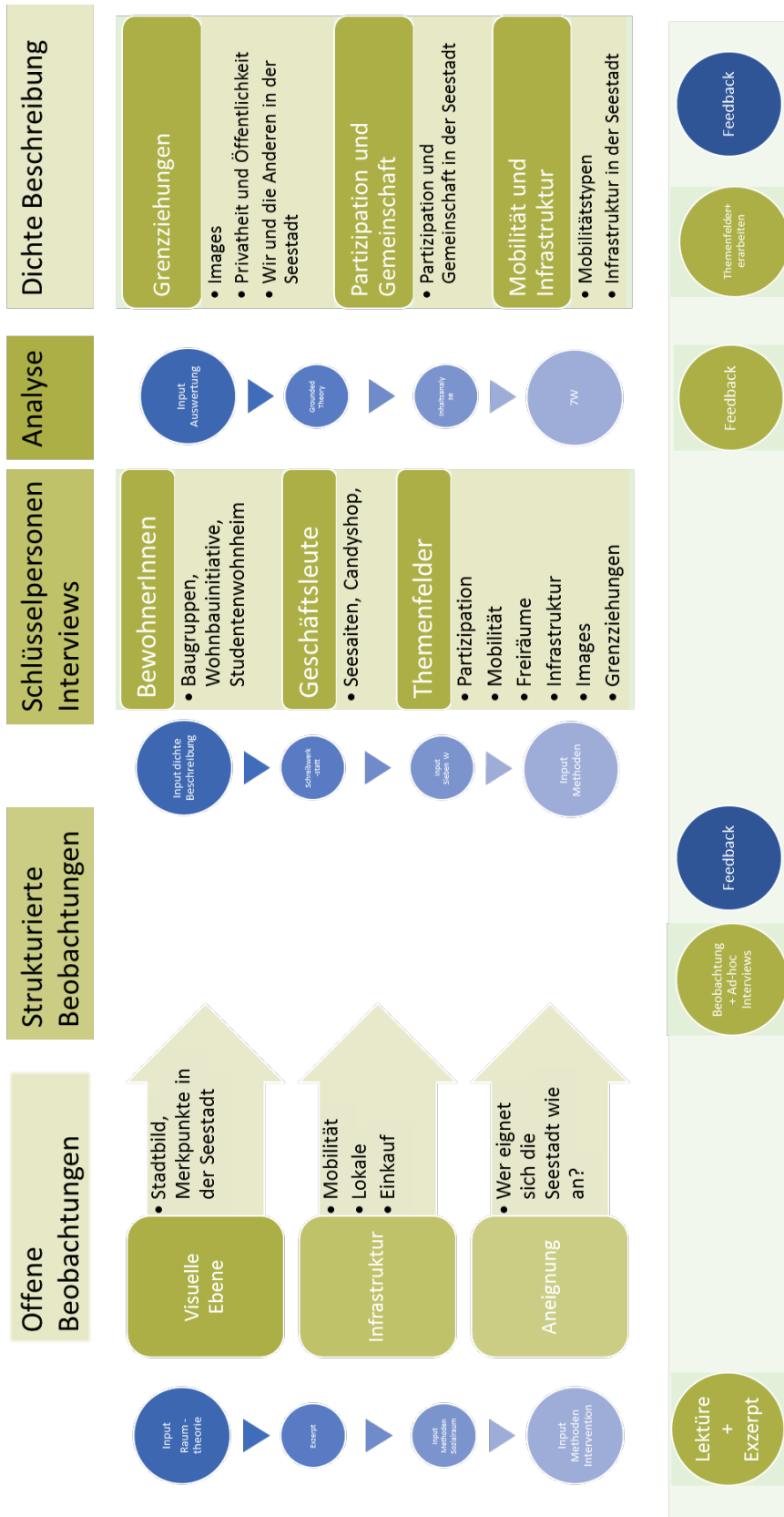


Abbildung 1: Forschungsprozess, sozialräumliche Erhebungen – Übung Sozialraumanalyse – Dlabaja/Keckeis



### 1.2.3. Analyse der Zusammensetzung der BewohnerInnenschaft und deren Anforderungen an die Seestadt (WP1)

#### Teil 2: Konzeption und Durchführung der BewohnerInnenbefragung

Im nächsten Schritt wurde im Oktober 2015 eine groß angelegte quantitative BewohnerInnenbefragung durchgeführt. Diese umfasste ebenfalls mehrere Arbeitsschritte.

- **Entwicklung des Fragebogens**

Der Fragebogen für die Befragung wurde basierend auf den Ergebnissen der Medien- und Social Media Analysen, der sozialräumlichen Erhebungen und der qualitativen Interviews mit den AkteurInnen der Besiedelung und der Errichtung der Seestadt, sowie den BewohnerInnen und Geschäftsleuten entwickelt.

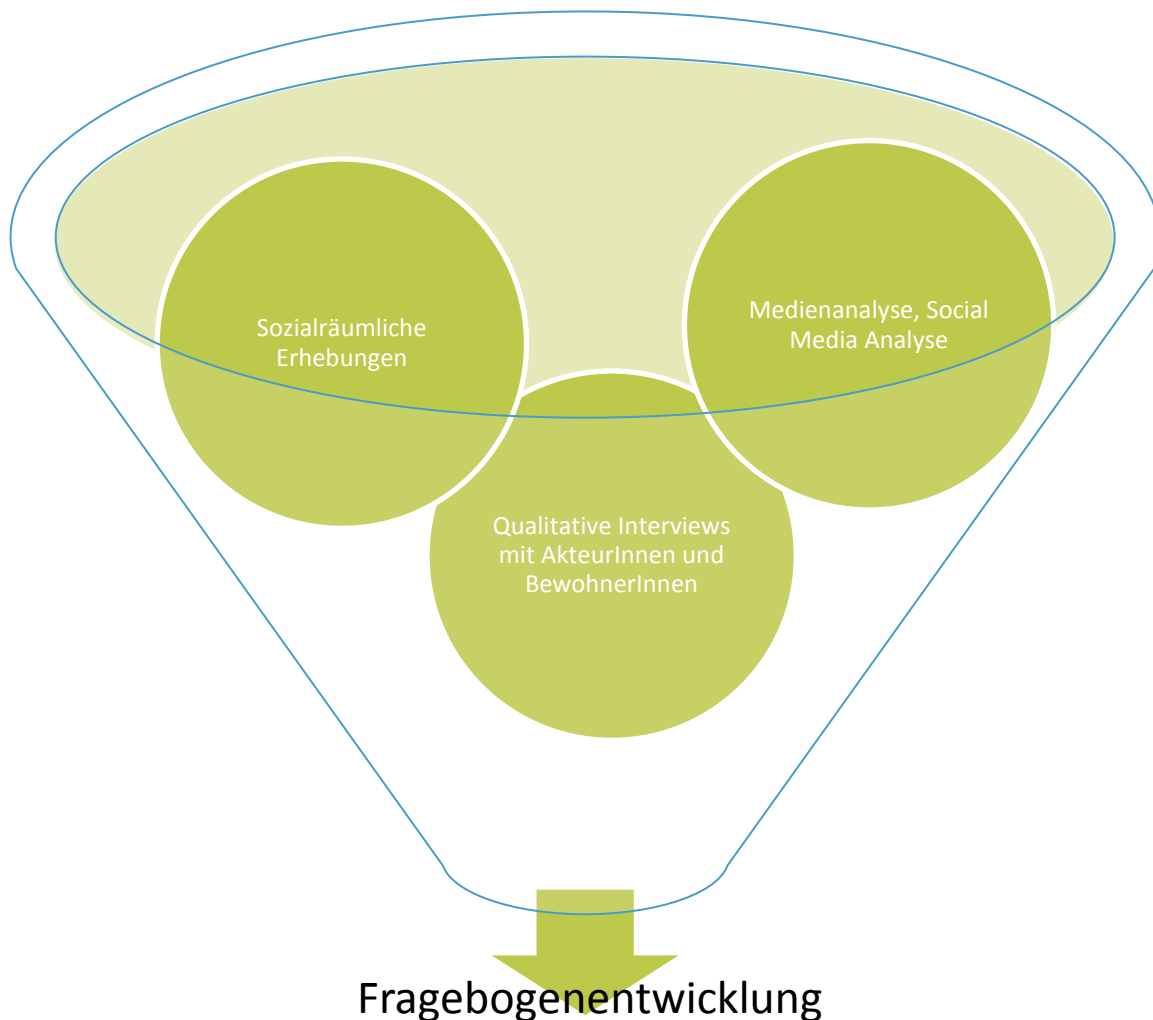


Abbildung 2: Fragebogenentwicklung

### **Themenfelder der BewohnerInnenbefragung:**

Im Rahmen der Befragung wurden unterschiedliche Themenfelder abgefragt.

- Fragen zur Wohnungswahl (Was sind die Gründe für den Einzug in die Seestadt?)
- Soziostrukturelle und soziokulturelle Aspekte (Wer wohnt da?)
- Fragen zur Wohnung und zum Wohnungsumfeld (Wie wohnt es sich in der Seestadt?)
- Infrastruktur (Mobilität, Nahversorgung, Freiraum, soziale Infrastruktur)
- Image und Identität (Wie nehmen die BewohnerInnen den Stadtteil wahr?)
- Gemeinschaftsbildung (auf digitaler und analoger Ebene)
- Partizipation (Welche Möglichkeiten der Mitgestaltung gibt es aus BewohnerInnenperspektive?)

### **Pre-Test Phasen:**

Nach Fertigstellung des Fragebogens gab es mehrere Pre-Test Phasen. Der Fragebogen wurde an zehn Personen aus unterschiedlichen Altersgruppen getestet. Die Anmerkungen zum Inhalt und Aufbau wurden eingearbeitet. In einem weiteren Schritt wurden auch von den AuftraggeberInnen Rückmeldungen zum Fragebogen eingeholt und eingearbeitet. Nach Fertigstellung des Online-Tools wurde das Erhebungsinstrument in einer letzten Schleife von BewohnerInnen und KollegInnen getestet.

- **Konzeption der BewohnerInnenbefragung als Online Befragung**

Die BewohnerInnenbefragung erfolgte im Oktober 2015. Angedacht war zunächst, wie bei einer vorangegangenen Studie „Wohnen im Wohnhochhaus“ (Reinprecht/Dlabaja 2014), eine schriftliche BewohnerInnenbefragung durchzuführen. Einige Faktoren sprachen jedoch gegen eine solche Vorgehensweise. Aufgrund der gekürzten Projektdauer von Mai bis Dezember 2015 und der Tatsache, dass die meisten Bauräger in dieser kurzen Zeit nicht für eine direkte Unterstützung des Projekts gewonnen werden konnten, wurde die Distribution der Fragebögen an die BewohnerInnenschaft erschwert. Darüber hinaus ergaben die Analysen der sozialen Medien, dass die BewohnerInnen der Seestadt in hohem Maße digitale Medien, wie Facebook und WhatsApp, zur Kommunikation und Selbstorganisation nutzen. So zählte beispielsweise eine geschlossene Facebook-BewohnerInnengruppe namens „Wir wohnen in der Seestadt“ im Juni 2015 bereits über 800 Mitglieder. Deren Zahl wuchs bis zum Beginn der Befragung auf über 900 Mitglieder an. Die Zusammensetzung der Gruppe zeichnete sich durch unterschiedliche Altersgruppen und Haushaltsformen aus. In dieser Gruppe wurden regelmäßig wichtige Informationen zu Planungsfortschritten, BewohnerInnenbelange und aktuellen Themen diskutiert. Des Weiteren zählte die Gruppe „Seestadt Allerlei“, welche als digitale Bassena fungiert, über 1000 Mitglieder (Stand Juli 2015).

Dieser hohe Grad an digitalisierter Kommunikation und Selbstorganisation der Seestadt-BewohnerInnen führte zur Entscheidung, eine Onlinebefragung durchzuführen. Ziel war es, 400

Personen mit der Befragung zu erreichen, wobei pro IP-Adresse nur eine Fragebogenbeantwortung berücksichtigt wurde.

### Das Online-Ehebungsinstrument SurveyMonkey:

Im Vorfeld der Erhebung wurden mehrere Anbieter von Befragungs-Tools miteinander verglichen. Die Wahl fiel auf das CMS basierte Online-Tool SurveyMonkey. Es zeichnet sich durch eine große Bandbreite an Fragetypen aus und ist einfach zu bedienen. Ein weiterer Vorteil ist die Unterstützung von Mobilgeräten, wie Smartphones und Tablets, wodurch mehr Personen erreicht werden können. Das Tool wurde am Institut für Soziologie in der Vergangenheit bereits mehrfach erfolgreich eingesetzt.

- **Die Erhebung**

Das Stadtteilmanagement postete am 1.10.2015 einen Blogbeitrag zur BewohnerInnenbefragung, welcher eine kurze Information zur Befragung beinhaltet. Am 2.10.2015, wurde in der internen BewohnerInnengruppe „Wir wohnen in der Seestadt“ zur Teilnahme an der Befragung – mit Verweis auf den Blogbeitrag – aufgerufen. Das erste Posting brachte die meisten Antworten nämlich 204 an einem Tag. Die weiteren Beantwortungen verteilten sich über den Rest des Monats.

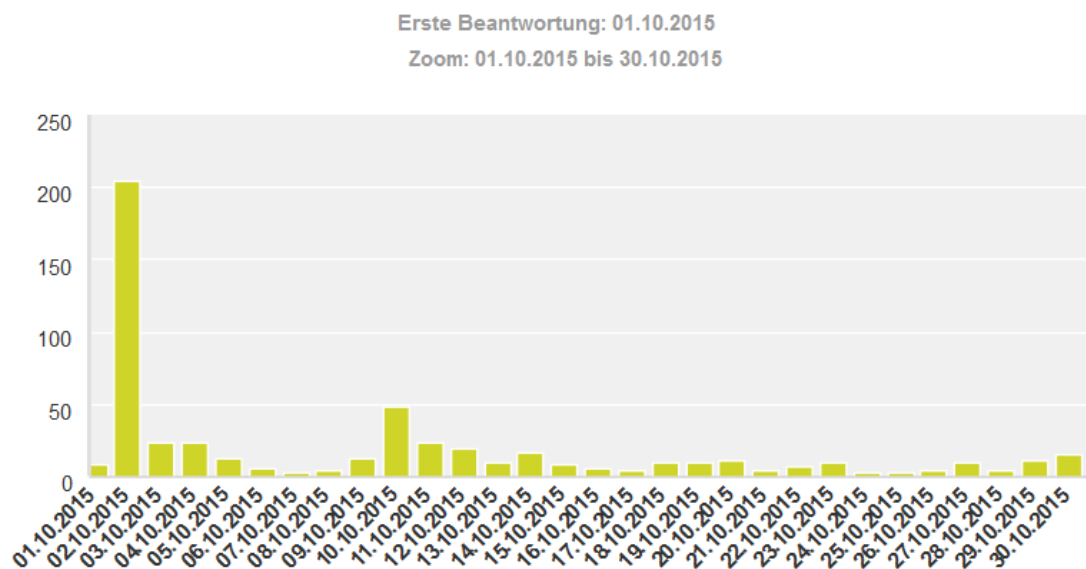


Abbildung 3: SurveyMonkey - Überblick der Beantwortungen

Methodisch wurde darauf geachtet, dass möglichst alle Gruppen bzw. Milieus in der Seestadt durch die Verknüpfung verschiedener Bewerbungs- und Erhebungsstrategien erreicht wurden.

### **Blogbeitrag und Facebook Postings:**

Zur Erhöhung des Fragebogen-Rücklaufs wurden ModeratorInnen von Facebook-BewohnerInnengruppen angefragt, via Facebook zur Teilnahme an der Befragung aufzurufen. Auf diese Weise fanden mehre Aufrufe in den internen BewohnerInnengruppen statt.

### **Aushänge in der Seestadt:**

Das Stadtteilmanagement brachte in der Seestadt Aushänge mit einem Aufruf zur Teilnahme an der Befragung an. Die Aushänge enthielten QR-Codes um die Teilnahme zu erleichtern.

### **Mündliche Nacherhebung:**

In der Woche vom 26.10 bis 31.10 führten zwei Studierende des Studiengangs Soziale Arbeit des FH Campus Wien 19 persönliche Befragungen mit BewohnerInnen in der Seestadt durch. Diese Nacherhebung wurde vorgenommen, um den Rücklauf zu erhöhen und um andere Zielgruppen zu erreichen.

### **Reflexion über die Erhebungsmethode:**

Der Vorteil des Online-Tools ist, dass es technisch einfach umsetzbar ist und in kurzer Zeit viele Befragte, nämlich insgesamt 513 Menschen, erreicht werden konnten. Nachteile sind einerseits, dass nicht alle Fragetypen mittels des Onlinetools erstellt werden können und es eine Reihe technischer Einschränkungen gibt. Darüber hinaus kommt es zu Verzerrungen, was die soziodemographische Zusammensetzung der Stichprobe anbelangt, vor allem in Bezug auf Geschlecht und Ausbildungsgrad (siehe Stichprobenbeschreibung).

#### **1.2.4. Synthese und Berichtslegung (WP3)**

Das abschließende Arbeitspaket bildet die Auswertung, Synthese und Berichtslegung. Die qualitativen und quantitativen Daten wurden hinsichtlich mehrerer Aspekte ausgewertet: Es wurden die Zusammensetzung der BewohnerInnenschaft, aber auch deren Bedürfnisse und Ansprüche an die Seestadt ausgewertet, um Rückschlüsse für den weiteren Besiedlungsprozess zu ermöglichen und etwaige zukünftige Herausforderungen zu identifizieren. Diese Analysen könnten einerseits für die Entwicklung der Angebote der Seestadt genutzt werden. Andererseits werden verschiedene Einflussfaktoren für den Besiedlungsprozess sichtbar.

Die verschiedenen Ergebnisse der Studie wurden in einer Synthese zusammengeführt. Diese Synthese macht sichtbar, welche Faktoren Einfluss auf den Besiedlungsprozess und die Zusammensetzung der BewohnerInnenschaft haben. Die Ergebnisse werden mit der Stadt Wien, den AuftraggeberInnen und weiteren EntwicklungsträgerInnen rückgekoppelt und gemeinsam diskutiert. Der Endbericht könnte als Ausgangspunkt für eine Fortsetzungsstudie 2016 oder 2017 dienen, bei der eine weitere Befragungswelle durchgeführt und das Monitoring fortgesetzt und erweitert werden könnte.

### 1.3. Zeitplan

Bedingt durch den späteren Projektbeginn hat sich der Zeitplan des Projekts um vier Monate verschoben (geplanter Projektstart war Jänner 2015). Daher konnte erst im Mai mit der Umsetzung des Projekts begonnen werden. Trotzdem konnten die sozialräumlichen Erhebungen plangemäß realisiert werden, da sie im Rahmen der Übung Sozialraumanalyse umgesetzt wurden. Im Sommer fand die Konstruktion des Fragebogens statt. Die Befragung wurde im Oktober durchgeführt. Im November fand die Datenanalyse statt und bis Dezember 2015 erfolgte eine erste Berichtslegung.

			Projekt- beginn								
	Mär 15	Apr 15	Mai 15	Jun 15	Jul 15	Aug 15	Sep 15	Okt 15	Nov 15	Dez 15	
<b>WP1</b>											
Recherche, Analyse von Medien u. Sekundärdaten											
Qualitative Interviews mit AkteurInnen											
Entwicklung des Erhebungsinstruments											
Durchführung der BewohnerInnenbefragung											
<b>WP2</b>											
Sozialräumliche Erhebungen											
<b>WP3</b>											
Qualitative Datenanalyse											
Auswertung der Befragung											
Synthese											
Berichtslegung											

Abbildung 4: Zeitplan Forschungsvorhaben

## 1.4. Forschungsk Kooperation

Das Forschungsvorhaben wurde von einer interdisziplinären Forschungsk Kooperation realisiert, an der sich das **Institut für Soziologie der Universität Wien**, das **Kompetenzzentrum für Soziale Arbeit der FH Campus Wien** als ForschungspartnerInnen sowie das Stadtteilmanagement Seestadt aspern als Praxispartner beteiligten. Das Institut für Soziologie und das Kompetenzzentrum für Soziale Arbeit der FH Campus Wien realisierten gemeinsam das geplante Forschungsvorhaben. Das Institut für Soziologie koordinierte und leitete das Projekt und war für die Fragebogenentwicklung und Realisierung der BewohnerInnenbefragung hauptverantwortlich. Gemeinsam mit dem Kompetenzzentrum für Soziale Arbeit der FH Campus Wien wurden die Hintergrundgespräche für die Fragebogenentwicklung durchgeführt. Sozialräumliche Analysen und qualitative Interviews mit BewohnerInnen und lokalen AkteurInnen fanden unter Anleitung von Carmen Keckeis und Cornelia Dlabaja im Rahmen einer Lehrveranstaltung gemeinsam mit Studierenden des Masterstudiengangs Soziologie statt.

Das **Stadtteilmanagement** brachte lokale Expertise und den Kontakt zu BewohnerInnen und relevanten EntwicklungsträgerInnen ein. Es unterstützte insbesondere bei der Vernetzung mit lokalen AkteurInnen, bei der Bewerbung der BewohnerInnenbefragung mittels Blog und Aushängen, sowie insgesamt bei der Konzeption des Forschungsvorhabens.

In gemeinsamen Analyseeinheiten wurden die Ergebnisse in regelmäßigen Abständen von allen KooperationspartnerInnen synthetisiert und für die Fragebogenentwicklung und die Datenanalyse nutzbar gemacht. Am Ende des Forschungsprojekts wurden die Ergebnisse gemeinsam interpretiert und der Forschungsbericht gemeinsam erstellt.



## 2. Das Projekt - aspern Die Seestadt Wiens

In diesem Kapitel wird das Projekt aspern Die Seestadt Wiens beschrieben. Die Seestadt wird dabei eingangs im Kontext der aktuellen Stadtentwicklung Wiens betrachtet. Es folgt ein Blick auf die zeitliche Chronologie des städtebaulichen Großprojekts und dessen verschiedene Entwicklungsphasen.

Des Weiteren werden die inhaltlichen Dimensionen des Projekts und die dafür relevanten Planungsgrundlagen überblicksartig skizziert. Dabei wird u.a. ein Blick auf Aspekte wie öffentlicher Raum, Mobilität und Infrastruktur geworfen, die für den neuen Stadtteil besondere Relevanz haben. Es werden die Leitbilder und Stadtkonzepte, die in der Vision und Entwicklung der Seestadt wirksam waren und sind, thematisiert, sowie die sozialen Aspekte in Hinblick auf Zusammenleben, Nachbarschaft und Mitgestaltung und die dahinter liegenden Bilder der Menschen in der Seestadt. Daran anschließend wird in kurzen überblicksartigen Unterkapiteln die Besiedelung in den Blick genommen und die Bereiche Wohnbau, Stadtbild und Architektur, als auch Infrastruktur in der Seestadt im Kontext der Besiedelung skizziert. An dieser Stelle wird nochmals betont, dass sich der Stadtteil im Prozess der Entstehung befindet und schon 2018, nach Fertigstellung des Seeparkquartiers ein anderes Erscheinungsbild haben wird als 2014 und 2015 zu Beginn der Besiedelung der Seestadt.

### Wien wächst – Wien baut

Das prognostizierte Bevölkerungswachstum Wiens ist ein im Planungsdiskurs der Stadt Wien allgegenwärtig anzutreffender Topos. Laut Bevölkerungsprognosen wird die EinwohnerInnenzahl Wiens von 1,8 Millionen 2014 (Statistik Austria 2014) bis 2034 auf ca. 2 Millionen (MA 23, 2014) anwachsen. In der folgenden Abbildung ist die Bevölkerungsprognose bis 2024 dargestellt.

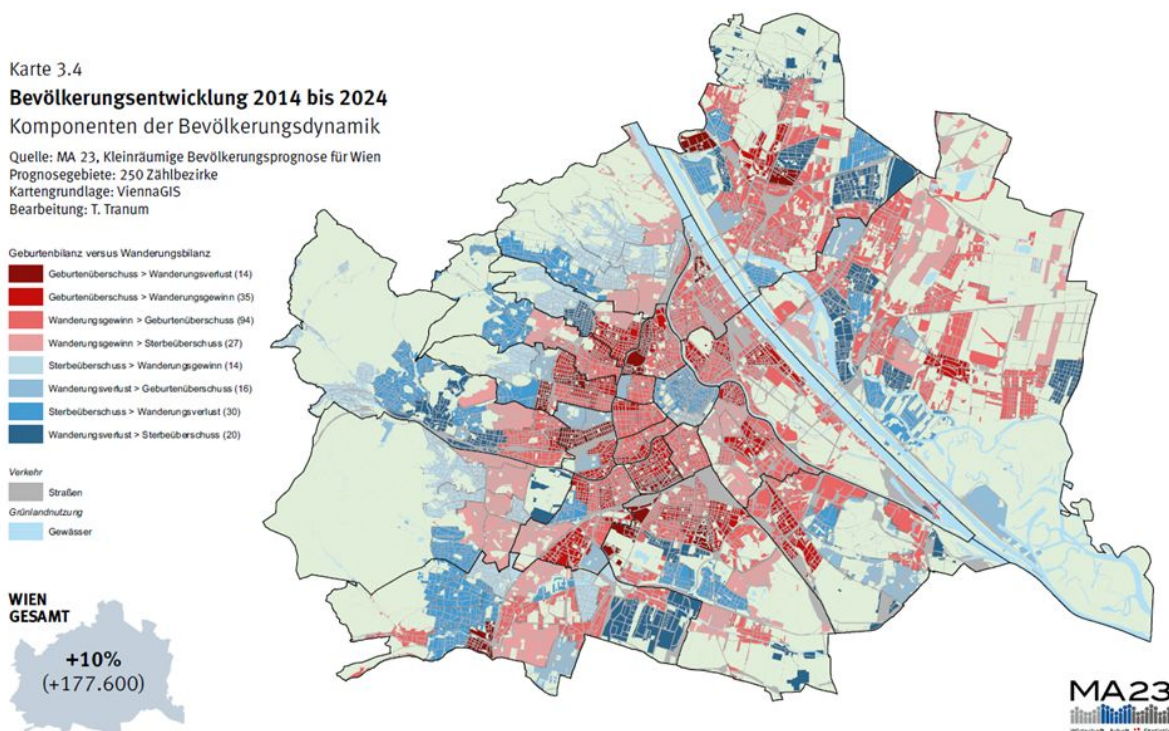


Abbildung 1: Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2024, Quelle MA 23(2014)

Mit dem Bevölkerungswachstum ist ein erhöhter Bedarf an Wohnraum verbunden. Die städtebauliche Konsequenz, die seitens der Kommunalpolitik und Stadtverwaltung gezogen wurde, ist die Errichtung einer Reihe von größeren multifunktionalen Neubaugebieten mit einem hohen Anteil an neuen Wohnbauten. Dazu zählen neben der Seestadt (im 22. Bezirk), in der insgesamt 10.500 neue Wohneinheiten entstehen werden, eine Reihe von anderen Stadtentwicklungsgebieten: das Nordbahnhofgelände (2. Bezirk), in dem bis 2025 9.000 Wohneinheiten errichtet werden<sup>5</sup>; das Viertel Zwei<sup>6</sup> entlang der U2 (2. Bezirk) mit 1100 neuen Wohneinheiten bis 2021, das Sonnwendviertel (10. Bezirk), in dem die Schaffung von 5.000 Wohneinheiten bis 2019 geplant ist<sup>7</sup>; das Eurogate (3. Bezirk), in dem insgesamt 1.800 Wohneinheiten bis voraussichtlich 2019 entstehen sollen<sup>8</sup>; sowie die ehemaligen Mautner Markhof Gründe (11. Bezirk) mit 1.100 errichteten bis 2015 Wohneinheiten<sup>9</sup>.

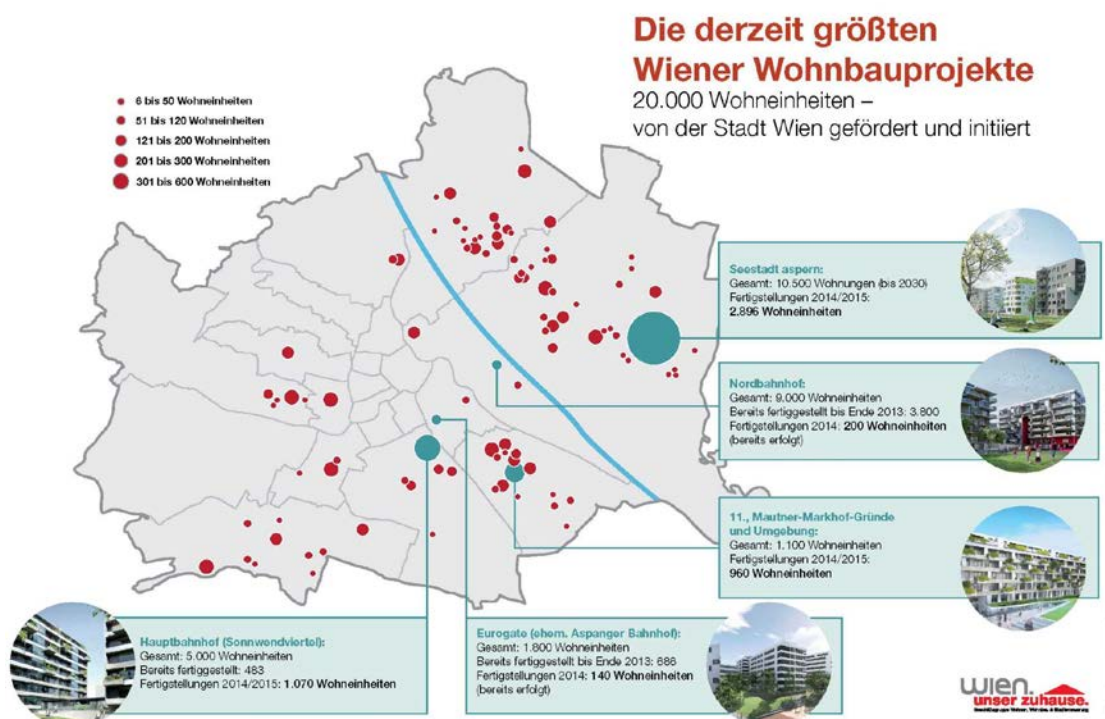


Abbildung 2: von der Stadt Wien geförderte Wohnprojekte, Quelle Stadt Wien (2014)

Eine Besonderheit der Seestadt ist, dass hier ein völlig eigenständiger Stadtteil geplant wurde, während die anderen Projekte Teile von bestehenden Stadtteilen sind bzw. starke Verbindungen zu bestehenden Stadtteilen aufweisen. In allen der genannten Stadtentwicklungsgebiete (bis auf das Viertel Zwei) sind auch geförderte Wohnungen zur Schaffung von leistbarem Wohnraum ein

5 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/wohnen-am-nordbahnhof.html>

6 <http://viertel-zwei.at/de/>

7 <https://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/sonnwendviertel.html>

8 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/erdbergermais/teilgebiete/aspanggruende-eurogate/>

9 <http://www.gbsterne.at/projekte-und-aktivitaeten/stadtwohnen/zentralraum-simmering/mautner-markhof-gruende/>

wichtiger Bestandteil der Projekte. Auf Grund der festgelegten Eigenmittelanteile ist ein großer Teil der neu errichteten Wohnungen allerdings vorrangig für die unteren bis oberen Mittelschichten erschwinglich. Einkommensschwächere Bevölkerungsgruppen sollen in den verschiedenen Projekten einerseits durch einen gewissen Anteil an Smart Wohnungen mit günstigeren NutzerInnenkonditionen sowie andererseits durch Kooperationen mit verschiedenen sozialen Organisationen angesprochen werden.

Der Wohnbau der ersten Etappe in der Seestadt setzt sich aus geförderten Wohnungen (im Rahmen eines Bauträgerwettbewerbs), freifinanzierten Wohnungen (im Rahmen der Wohnbauinitiative) sowie den Baugruppen zusammen. Auf einem Bauplatz befinden sich zudem Housing First Wohnungen.

### **Die Seestadt im Überblick**

Die Seestadt ist ein Stadtentwicklungsgebiet im Osten Wiens. Benachbarte Stadtteile sind Hirschstetten, Breitenlee, Neuessling, Lackenjöchl und Essling. Auf dem Areal des ehemaligen Flugfeldes Aspern entsteht bis 2028 auf einer Fläche von 20.000 m<sup>2</sup> ein neuer multifunktionaler Stadtteil. In drei Etappen werden 10.500 Wohneinheiten für 20.000 BewohnerInnen errichtet. Geplant sind darüber hinaus Flächen für Geschäfte, Lokale und Kleingewerbe sowie 20.000 Arbeitsplätze. Der Stadtteil wurde im Masterplan vom Architekturbüro Tovatt Architects & Planners<sup>10</sup> als multifunktionaler Stadtteil konzipiert. Dies bedeutet, dass sich der Stadtteil aus Wohnbau, Gewerbe, sozialen Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten, Arbeitsstätten, Industrie und Forschungseinrichtungen zusammensetzt (siehe Abbildung 3).

Die Seestadt wird rund um einen künstlich angelegten See errichtet, welcher die Mitte des Stadtteils bildet. Dem öffentlichen Raum in der Seestadt kommt sowohl Erholungsfunktion als auch transitorische Funktion zu. Konzipiert wurde der öffentliche Raum vom dänischen Architektenbüro Gehl Architects ApS<sup>11</sup>. Zudem ist das Mobilitätskonzept ein Charakteristikum der Seestadt. Wichtige Verkehrsachsen in der Seestadt sind die Sonnenallee, welche als Ringstraße fungiert, die Rote Saite (Einkaufsstraße, Kultur), die Blaue Saite (Seepark, Promenade) und die Grüne Saite (Grünraum, Naherholung). Neben dem Seepark wurden bislang der Hannah-Arendt-Park und der Yella-Hertzka-Park für die Naherholung und Freizeit errichtet. Die meisten Wohnbauten haben darüber hinaus für Aufenthalt, Kommunikation und Spiel gestaltete Innenhöfe. Der öffentliche Stadtraum wurde dahingehend konzipiert, dass der Flächenverbrauch durch den ruhenden Verkehr möglichst gering ausfällt und zahlreiche Nutzungen und Aneignungen zur aktiven und passiven Freizeitgestaltung für die NutzerInnen ermöglicht werden. Die Stellflächen für PKWs befinden sich vorrangig in Sammelgaragen. Darüber hinaus lag bei der Planung der öffentlichen Räume ein besonderes Augenmerk auf Mobilitätsformen wie Fahrrad fahren und zu Fuß gehen.

Neben der Wohnbauinitiative und den im Zuge eines städtebaulichen Wettbewerbs errichteten geförderten Wohnbauten, finden sich in der Seestadt sechs Baugruppen. In diesen Wohn-Projekten planen zukünftige BewohnerInnen gemeinsam mit ArchitektInnen und PlanerInnen ihre Wohnungen

---

10 <http://www.aspern-seestadt.at/resources/files/2013/11/5/3142/2011-citylab-report-2-2-die-instrumente-des-staedtebaus.pdf>

11 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008068.pdf>



und Häuser selbst. Einen weiteren wesentlichen Aspekt bei der Planung der Seestadt stellte das Konzept „Smart City“ dar und damit verbunden u.a. auch Fragen der Energieeffizienz.

Die Seestadt wird in Form eines Public Private Partnership Modells realisiert. Dies bedeutet, dass die Seestadt in einem Konsortium errichtet wird, welches sich aus Tochtergesellschaften der Stadt Wien und privaten InvestorInnen zusammensetzt. Die Wien 3420 Aspern Development AG agiert als Entwicklungsgesellschaft und ist für die Planung, Vermarktung und Inwertsetzung des Gebiets verantwortlich. Das Stadtteilmanagement Seestadt aspern wurde im Jahr 2014 begleitend mit der Besiedelung des Stadtteils für die Unterstützung der Gemeinschaftsbildung und als Info-Anlaufstelle für die BewohnerInnen eingerichtet. Um einen Branchenmix in Hinblick auf Nahversorgung in der Seestadt zu gewährleisten, kommt ein Einkaufsmanagement zum Einsatz. Für BewohnerInnen-Anliegen rund um die Errichtung der Seestadt und die Baustelle gibt es einen Ombudsmann bzw. eine Ombudsfrau.

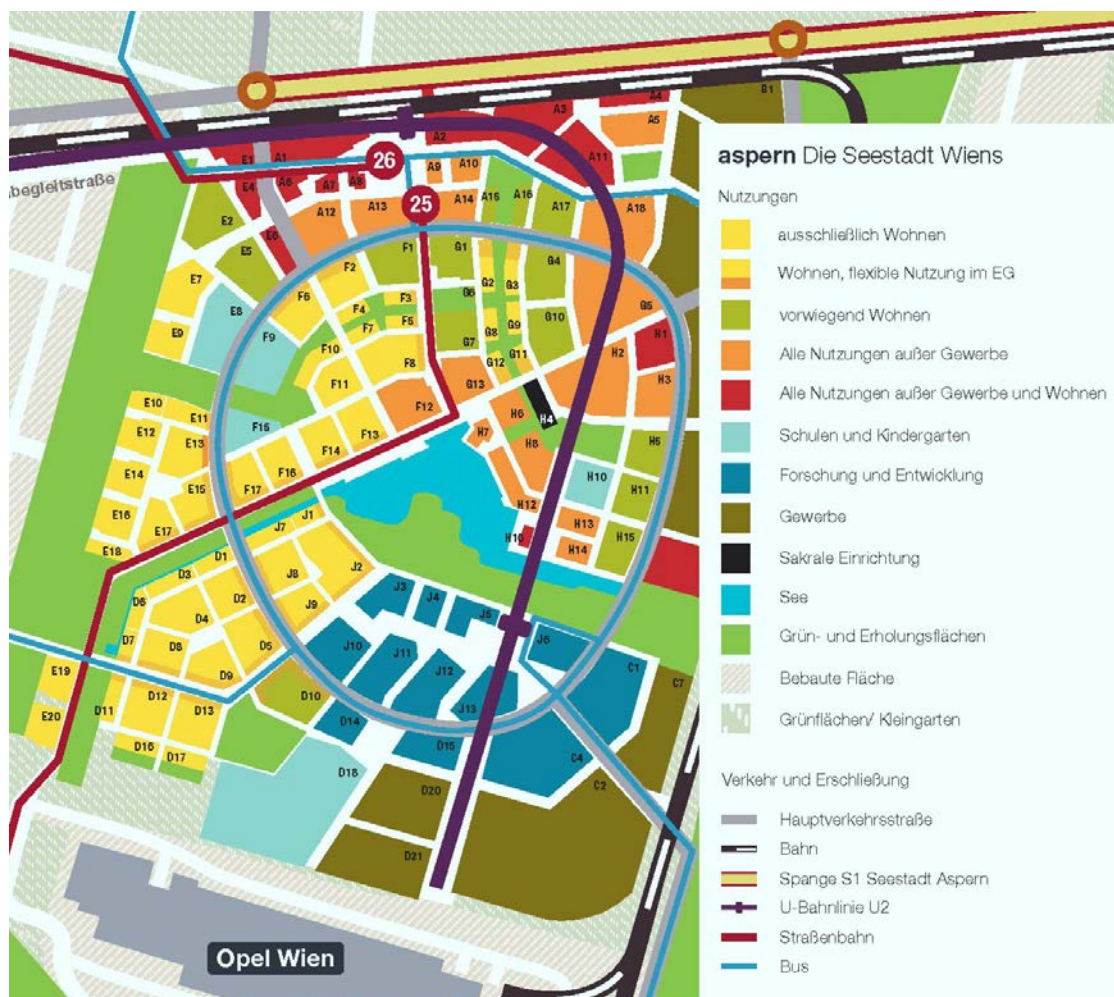


Abbildung 3: Nutzungen in der Seestadt, Quelle Wien 3420, Seestadt Development AG

## **2.1. Die Entwicklung der Seestadt – im Zeitraffer**

### **2.1.1. Chronologie der Entstehung des Stadtteils**

Erste Ideen einen „innovativen Stadtteil“ zu errichten, gab es seitens der Wiener Stadtplanung schon 1992. Damals war Wien aber noch anderen städtebaulichen und sozialen Dynamiken unterworfen und noch nicht mit dem heutigen Bevölkerungswachstum konfrontiert, sondern im Gegenteil mit Tendenzen der Schrumpfung. Erst Anfang 2003 zeichnete sich auf Grund der steigenden EinwohnerInnenzahl die Realisierung des Projekts ab. Die Bebauung neuer Stadterweiterungsgebiete wurde aus Sicht der Stadtplanung und -verwaltung notwendig, um den Bedarf an leistbarem Wohnraum für breite Bevölkerungsgruppen gewährleisten zu können. Wien war durch die EU-Osterweiterung ins Zentrum Europas gerückt und wurde Teil der sogenannten Centrope-Region<sup>12</sup>. Centrope war bzw. ist eine Strategie zur Positionierung im internationalen Wettbewerb von Regionen und Städten.

#### **Grundlagen für die Errichtung der Seestadt: 2004 bis 2009**

Bereits zu Beginn des Projekts stand für die mit dem Projekt betrauten StadtplanerInnen fest, dass es bei der Konzeption des neuen Stadtteils auf dem ehemaligen Flugfeld Aspern „neue Ideen“ brauchte. Diese sollten über die Errichtung eines klassischen Wohnquartiers hinausgehen und einen multifunktionalen Stadtteil ermöglichen, der gleichzeitig auch für ein neues Gesicht der Stadt stehen sollte (vgl. Hintergrundgespräche mit den PlanerInnen im Rahmen des Projekts). Es wurden Vorstudien vorgenommen und internationale Beispiele als Vergleich herangezogen, etwa als es um die Miteinbeziehung von Baugruppen ging.

Der Masterplan und das Konzept für die Seestadt wurden von ExpertInnen entwickelt und 2004 den umliegenden Nachbarschaften im Bezirk präsentiert. Es wurde versucht einen Rahmen zu schaffen, innerhalb dessen Themen dialogisch aufgegriffen werden konnten, um Rahmenbedingungen für eine gute Nachbarschaft zwischen den alten und neuen Stadtteilen zu schaffen. Dabei stand Informationsarbeit im Vordergrund. Die Möglichkeit am Entscheidungsprozess mitzuwirken gab es für die BürgerInnen nicht. Am 25. Mai 2007 wurde der Masterplan<sup>13</sup> vom Gemeinderat bewilligt und 2010 wurde schließlich mit der Errichtung der Seestadt begonnen. Die Pflanzung von Bäumen für die Freiräume in der Seestadt begann bereits 2008<sup>14</sup>.

---

12 <http://www.centrope.com/>

13 <http://www.aspern-seestadt.at/infocenter/downloads/68,masterplan-fuer-das-ehemalige-flugfeld-aspern.html>

14 <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/pdf/0802phase0.pdf>

### **Errichtung des Sees und der technischen Infrastruktur: 2010 bis 2013**

Mit dem Spatenstich für den See im Sommer 2010 begann der Prozess der Herstellung und Errichtung von asperrn Die Seestadt Wiens. Der Aushub des Sees wurde in weiterer Folge für die Herstellung von Beton in der Seestadt verwendet. Im Zeitraum von 2010 bis 2013 wurde der Großteil der Infrastruktur für die Seestadt errichtet. Dies umfasst sowohl den See, die Grünräume, die Straßen und Kanalanlagen als auch alle notwendigen technischen Infrastrukturmaßnahmen. Mit 2011 wurde auch mit der Errichtung des asperrn IQ begonnen, welches als Technologiezentrum der Seestadt fungieren soll und 2012 eröffnet wurde.

### **Eine der größten Baustellen Mitteleuropas und Besiedelung der ersten Bauetappe: 2013 bis 2015**

Ab 2013 wurde mit der Realisierung des Stadterweiterungsgebiets und der Errichtung der Gebäude begonnen. Dabei wurden sowohl Wohnbauten als auch gewerbliche Gebäude errichtet. Zu Spitzenzeiten arbeiteten 2.500 BauarbeiterInnen (im Zeitraum von Herbst 2013 bis Frühjahr 2014) auf 22 Bauplätzen. Während der Errichtung der Rohbauten in der Phase von 2013 bis 2014 waren bis zu 42 Kräne im Einsatz. In der Zeit, als die Straßen asphaltiert wurden, waren bis zu 150 LKWs auf der Baustelle unterwegs.

### **Errichtung des Seeparkquartiers: 2016 bis 2017**

In den Jahren 2016-2017 wird das Seeparkquartier südlich an den See angrenzend errichtet. In diesem Teil des Stadtentwicklungsgebiets sollen die Funktionen Wohnen, Büros, Forschung und Bildung Berücksichtigung finden. Der Nutzung der Erdgeschosszonen wird dabei ein besonderer Stellenwert beigemessen. Bis Ende 2017 sollen ca. 250 freifinanzierte Eigentumswohnungen und 900 Arbeitsplätze entstehen. Einen wichtigen städtebaulichen Merkpunkt bildet das Hoho – das höchste Holzhochhaus der Welt - das Büroflächen mit Blick auf den See beherbergen wird.

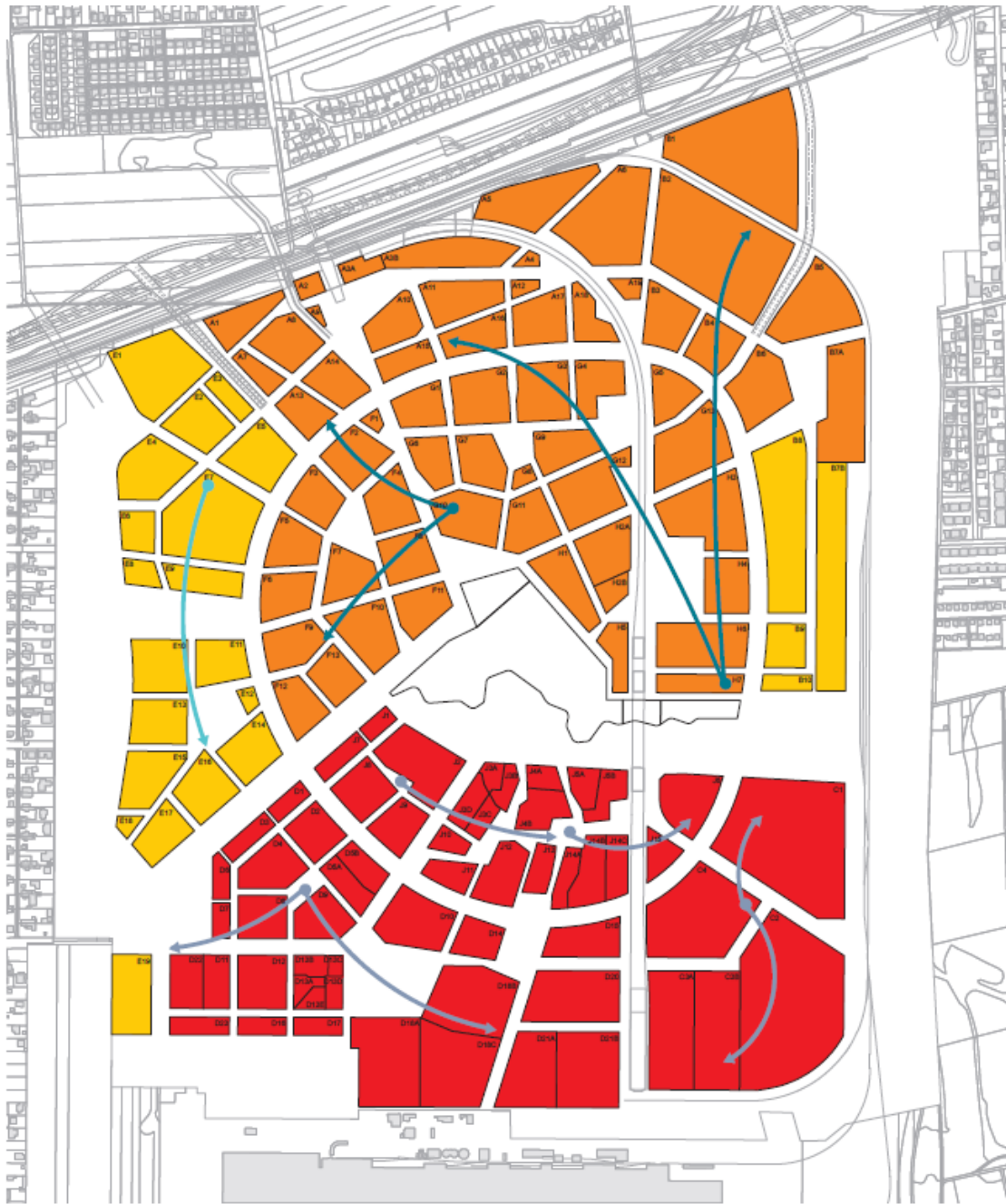
### **Phase 2: 2017 bis 2022**

In der zweiten Phase von 2017 bis 2022 werden im Norden der Seestadt weitere Wohnbauten, Areale für Gewerbe und Büros sowie der Bahnhof errichtet. Die Realisierung des Bahnhofs sowie der Anschlüsse an eine Stadtstraße sind weitere wichtige Aspekte für die Mobilität in der Seestadt.

### **Phase 3: 2022 bis 2028**

In der dritten und letzten Phase soll eine Verdichtung und Erweiterung der bis dahin bebauten Struktur stattfinden.





→ Entwicklungsrichtung Phase 1  
 → Entwicklungsrichtung Phase 2  
 → Entwicklungsrichtung Phase 3

Phase I 2010 bis 2020  
 Phase II 2015 bis 2023  
 Phase III 2024 bis 2029

technische Infrastruktur  
 Baufeldbezeichnung  
 Wasser  
 Bebauung Umgebung

Abbildung 4 :Planungen – Phase I bis Phase III, Quelle: Wien 3420 Aspern Development AG

## Zeitstrahl der bisherigen Entwicklung der Seestadt

### 2004

Dezember | Gründung der Asperner Flugfeld Süd Entwicklungs- und Verwertungs AG  
(heute: Wien 3420 Aspern Development AG)

### 2007

Mai | Beschluss des Masterplans im Wiener Gemeinderat

### 2009

Juli | Abbruch der Roll- und Landebahnen  
Oktober | Präsentation des Planungshandbuchs "Partitur des öffentlichen Raums"

### 2010

Mai | Beschluss des UVP-Bescheids für den Südosten der Seestadt sowie des Flächenwidmungs- und Bebauungsplans durch die Wiener Landesregierung  
Juni | Beginn des Herstellungsprozesses von aspern Die Seestadt Wiens  
Dezember | Der aspern Beirat nimmt seine Tätigkeit auf

### 2011

April | Start des Kultur- und Kommunikationsprogramms PUBLIK  
September | Bestellung der Projektleitung Seestadt Aspern als Koordinationsstelle der Stadt Wien  
Wohnbauinitiative 2011 als ein zusätzliches, den geförderten Wohnbau ergänzendes Neubauprogramm und einebesondere Variante des frei finanzierten Wohnbaus

### 2012

Juni | Vorstellung der GewinnerInnen des Bauträgerwettbewerbs für 760 Wohnungen  
Oktober | Eröffnung des aspern IQ als erstes Gebäude in der Seestadt

### 2013

Mai | Baustart für die ersten Wohneinheiten  
Oktober | Start des Betriebs der U-Bahnlinie U2

### 2014

Jänner | Das Stadtteilmanagement Seestadt aspern nimmt seinen Betrieb auf  
September | Erste BewohnerInnen ziehen in der Seestadt ein (Baugruppe JAspern)

### 2015

Mai | Eröffnung Hannah-Arendt-Park  
Juni | Bezug / Besiedelung großer Teile der Etappe Süd  
Juli | Eröffnung Seepark  
September | Eröffnung der Einkaufsstraße  
September | Eröffnung des Bildungscampus

## 2.2. Die Seestadt und ihre Leitbilder

Im Folgenden wird auf eine Reihe relevanter Planungsgrundlagen und Leitbilder für die Entwicklung der Seestadt aspern eingegangen. Dabei wird insbesondere auf die für das Monitoring relevanten Themenbereiche wie öffentlicher Raum, Mobilität, Infrastruktur, Wohnbau, Zielgruppen und Mitgestaltung fokussiert. Die Planungsgrundlagen werden vor dem Hintergrund der dahinterstehenden Planungsleitbilder betrachtet. Es zeigt sich, dass die Konzeption der Seestadt sich in spezifische Vorstellungen und Diskurse von Stadt und Planungskultur einbettet, welche an dieser Stelle vorgestellt und diskutiert werden. Auch um in weiterer Folge die konzeptionelle Ebene mit der Ebene der Wahrnehmung der Bewohnerschaft, so wie dem Status quo (2015) vergleichbar zu machen. Wobei die Konzepte und Leitbilder sich auf einen fertig gestellten Stadtteil beziehen und die Seestadt in den nächsten Jahrzehnten sich noch im Prozess der Herstellung befindet. Daher ist eine Divergenz zwischen Konzeption und Realisierung allgegenwärtige Konsequenz.

### 2.2.1. Planungsgrundlagen und Leitbilder im Überblick

Für die Entwicklung der Seestadt aspern stellt der Masterplan Flugfeld Aspern den Ausgangspunkt für die Planung und Herstellung des Stadtteils dar. Der Masterplan selbst ist das Ergebnis eines mehrjährigen Entwicklungsprozesses, in dem zahlreiche AkteurInnen eingebunden waren. Seine Funktion ist es, aus Perspektive der involvierten PlanerInnen, grundlegende Qualitäten und eine gemeinsame Vision für den neuen Stadtteil zu definieren.<sup>15</sup>

Nach der Durchführung mehrerer Umweltverträglichkeitsprüfungen in den Jahren 2008/2009 erteilte der Wiener Gemeinderat 2010 den Bescheid zur Genehmigung des Bauvorhabens „Asperner Flugfeld Süd/Städtebauvorhaben“.<sup>16</sup> Die dem Bescheid zu Grunde liegende Umweltverträglichkeitserklärung ist eine weitere wirkmächtige Planungsgrundlage für die Entwicklung der Seestadt aspern.

Eine andere wesentliche Grundlage für die Planung ist das Planungshandbuch „Partitur des öffentlichen Raumes“ von Gehl Architects ApS. Dieses verdeutlicht den hohen Stellenwert, welcher dem öffentlichen Raum bei der Entwicklung der Seestadt beigemessen wird und spezifiziert die im Masterplan festgeschriebenen Qualitäten für diesen Bereich.

Auf Basis des Masterplans erfolgte des Weiteren die Entwicklung von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen seitens der zuständigen Magistratsabteilungen und der Wien 3420 Development AG sowie eines Mobilitätsleitfadens von der Forschungsgesellschaft Mobilität FGM.

Weitere wichtige Grundlagen sind Straßenplanungen und –gestaltungen durch die Magistratsabteilung 28 sowie die zahlreichen Architektur-, Grün- und Freiraumplanungen, die mittels Wettbewerbsprozessen ausgewählt wurden.

---

<sup>15</sup> vgl. Masterplan Flugfeld Aspern. Pläne und Ergebnisbroschüre. 8

<sup>16</sup> <http://www.aspern-seestadt.at/resources/files/2011/4/1/1622/bescheid-genehmigung-staedtebauvorhaben.pdf> (22.11.2015)

## 2.2.2. Öffentlicher Raum – das Leitbild Urbanität

*„Städtisches Leben ist von der Qualität seiner öffentlichen Stadträume abhängig.“<sup>17</sup>*

Zur Herstellung von Urbanität und zur Belebung des Stadtraumes wird dem öffentlichen Raum in der Seestadt aspern eine tragende Bedeutung im Masterplan beigemessen. Der Mensch soll dabei der Maßstab sein, anhand dessen die Qualitäten der öffentlichen Räume definiert werden.<sup>18</sup> Dem Masterplan folgend bedeutet dies, dass der öffentliche Raum zu unterschiedlichen Nutzungsformen einladen möchte sowie Möglichkeiten zur Erholung, zur Freizeitgestaltung und zur Kommunikation bieten soll. Er soll 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.

Urbanität meint im Kontext der Planung der Seestadt aspern weiter, 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.<sup>19</sup>

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.

In dem derzeit errichteten und besiedelten Quartier A hat der öffentliche Raum insbesondere der Primärfunktion Wohnen zu entsprechen. Zu seinen Aufgaben zählt es aktive und passive Freizeit- und Naherholungsangebote zu stellen, die insbesondere Familien und Kinder ansprechen.<sup>20</sup>

Nach Fertigstellung der Seestadt soll die gelbe Saite (= Ringstraße) zentrales Verbindungsglied innerhalb der Seestadt sowie ein Fenster zu den Stadtvierteln sein. Die grüne und blaue Saite sollen Räume für Naherholung im Grünen sowie am See bieten. Der roten Saite wird die Funktion zukommen, Bereich für das urbane Leben mit einer großen Bandbreite an Einkaufs- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie vielfältigen kulturellen Angeboten zu sein.

Diese Vorstellung von Stadt knüpft an das Leitbild Urbanität an, welches den öffentlichen Raum als Ort der bürgerlichen Öffentlichkeit und Motor sozialer Integration begreift. Begriffe wie Dichte, Heterogenität, Vielfalt (vgl. Siebel 2004) und Gleichzeitigkeit sind dabei zentrale Kategorien. Es ordnet sich damit in die Tradition der europäischen Stadt ein.

---

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

18 vgl. Masterplan Flugfeld Aspern. Pläne und Ergebnisbroschüre. 32

19 vgl. Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2009): Partitur des öffentlichen Raums. Planungshandbuch. 14 und 119

20 vgl. ebd., 46

### **2.2.3. Mobilität – die Stadt der kurzen Wege**

Für die Seestadt wird ein Modal Split von 30 % Rad- und FußgängerInnenverkehr, 40 % Öffentlicher Verkehr und 30 % Motorisierter Individualverkehr angestrebt. Durch den hohen Stellenwert des Umweltverbundes soll sich der Stadtteil deutlich von der Situation in anderen Stadtrandgebieten unterscheiden.<sup>21</sup> Die Gestaltung der öffentlichen Verkehrsflächen orientiert sich dabei an dem Ansatz des „Straße fair teilen“, womit eine gerechte Aufteilung und rücksichtsvolle 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.

Von zentraler Bedeutung für die Umsetzung dieser Zielvorgaben ist eine gute Anbindung der Seestadt an das Umland durch den öffentlichen Verkehr. Die Verlängerung der Linie U2 in die Seestadt wurde bereits am 5. Oktober 2013 eröffnet – geraume Zeit bevor die ersten BewohnerInnen einzogen. Mittlerweile verbindet auch die Autobuslinie 84A die Seestadt mit dem Zentrum von Aspern.

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.<sup>22</sup> Für FußgängerInnen wurden auf Hauptverbindungen Straßenräume überdurchschnittlich breit konzipiert.<sup>23</sup> Zusätzlich sollen Angebote wie Citybike und Carsharing die gemeinschaftliche Nutzung von Mobilitätssystemen anregen.

Schließlich ermöglicht ein Mobilitätsfonds unter Beteiligung der BewohnerInnen der Seestadt die Entwicklung neuer und bedürfnisorientierter Mobilitätslösungen, so der Plan.<sup>24</sup>

Das Leitbild „Stadt der kurzen Wege“ forciert die Multifunktionalität von Stadtteilen, weitere Aspekte sind Dichte und Heterogenität. Das Mobilitätsleitbild der Seestadt Aspern ordnet sich zudem auch im Diskurs von „Smart City“ ein. Nachhaltige und ökologisch verträgliche Mobilität werden forciert, motorisierter Individualverkehr rückt in den Hintergrund.

### **2.2.4. Infrastruktur – geplante Vielfalt**

Um in der Seestadt aspern Urbanität entstehen zu lassen, wird eine ausgewogene Nutzungsmischung im Masterplan angestrebt. Dazu werden die Bereiche Wohnen, Gewerbe, soziale Infrastruktur, Kultur, Handel, Gewerbe, Büro und Dienstleistungen sowie Forschung und Entwicklung gezählt. Für die BewohnerInnen soll dies ein vielfältiges Angebot an Geschäften und Gastronomie sowie

---

21 vgl. Masterplan Flugfeld Aspern. Pläne und Ergebnisbroschüre. 48

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

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

24 <http://meine.seestadt.info/ab-sofort-einreichung-moeglich-ideenwettbewerb-seestadt-nachhaltig-mobil/> (17.11.2015)

Gesundheits-, Bildungs-, Sozial- und Kultureinrichtungen zur Folge haben. In den Planungen wurde darüber hinaus ins besonders darauf geachtet, dass entsprechende Angebote schnell und auch fußläufig zu erreichen sind.<sup>25</sup>

Für die Ansiedelung von Geschäften ist ein zentrales Einkaufsstraßenmanagement – die aspern Seestadt Einkaufsstraßen GmbH – verantwortlich. Das Ziel dieses Joint Ventures zwischen der Wien 3420 Development AG und SES Spar European Shopping Centers ist, durch ein gezieltes Erdgeschosszonen-Management die Ansiedelung von Unternehmen zu unterstützen und dabei auf einen ausgewogenen Branchenmix zu achten.

Die soziale Infrastruktur ist insofern im Masterplan berücksichtigt, als sie in den Zustandsbereich der öffentlichen Hand fällt und eigens ausgewiesene Flächen benötigt. Dabei wurde darauf geachtet, dass diese stets Grünflächen zugeordnet sind und sie an Stationen des öffentlichen Verkehrs liegen.<sup>26</sup>

### **2.2.5. Der imaginierte Mensch in der Seestadt - aktiv und mitgestaltend**

Mit der Entwicklung der Seestadt ist der Anspruch verbunden, durch die gebaute Umwelt Gegensätze zu vereinen und Diversität zu schaffen. So möchte sie den in ihr lebenden und arbeitenden Menschen eine Balance zwischen persönlicher Entfaltung und der Bewältigung beruflicher bzw. gesellschaftlicher Herausforderungen ermöglichen. Gerade weil sie am Stadtrand liegt, soll ihr Markenzeichen die Urbanität sein, welche durch attraktive Bedingungen für alle Lebensbereiche - von Arbeit über Freizeit bis hin zum Wohnen - hergestellt werden soll. Die Pläne und imaginierten Bilder des Stadtteils antizipieren die Straßen, Plätze und Häuser gefüllt mit Leben. Angestrebt wird eine städtische – soll heißen hohe - Dichte und Vielfalt an Menschen, auch hier ist das Leitbild Urbanität ablesbar. Die Seestadt möchte für die Vision eines schönen Orts, für ein vielfältiges, individuelles und ein erfolgreiches Leben stehen.<sup>27</sup>

Der Weg dorthin führt, dem Masterplan folgend, über eine größtmögliche soziale Durchmischung. Dafür soll die Seestadt attraktiven Lebensraum für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen bieten. Um dies zu gewährleisten, ist die Berücksichtigung vielfältiger Interessen unterschiedlicher Zielgruppen bereits bei der Planung der Seestadt bspw. in Bereichen des Wohnungsbaus oder der Gestaltung öffentlicher Räume ein zentrales Anliegen.<sup>28</sup>

Die Seestadt sei das, was die Menschen aus ihr machen. Diese haben daher verantwortlich mit dem Stadtteil umzugehen und sich ihrer gestaltenden Rolle bewusst zu sein.<sup>29</sup> Als Voraussetzung dafür wird auf Seiten der BewohnerInnen ein Gefühl für Gemeinschaft und soziale Verantwortung als notwendig erachtet – ein Gefühl, welches selbst wiederum durch die aktive und bewusste Gestaltung der Seestadt entstehen soll.<sup>30</sup> Schon im Planungskonzept lastet sowohl auf dem gebauten Raum, als

---

25 vgl. Masterplan Flugfeld Aspern. Pläne und Ergebnisbroschüre. 76ff

26 vgl. ebd., S. 78

27 vgl. Wien 3420 Aspern Development AG [Hrsg.] (2010): Die Stadt + Die Marke. 8ff

28 vgl. Masterplan Flugfeld Aspern. Pläne und Ergebnisbroschüre. 124f

29 vgl. Wien 3420 Aspern Development AG [Hrsg.] (2010): Die Stadt + Die Marke. 13

30 vgl. Masterplan Flugfeld Aspern. Pläne und Ergebnisbroschüre. 127

auch auf den BewohnerInnen ein hoher Anspruch, was ihre Integrationskraft anbelangt. Die Planung imaginiert aktive und selbstbestimmte kreative BewohnerInnen.

Ein weiteres Planungsleitbild, welches relevant ist in diesem Kontext, ist der Ansatz des gemeinschaftlichen Planens, welcher bei den Baugruppen zur Anwendung kam. Bei diesem Ansatz planen BewohnerInnen gemeinsam mit ArchitektInnen ihre Wohnbauten. Es wird in den Planungsgrundlagen hier explizit Bezug zum Diskurs um „Recht auf Stadt“ (Fiedler 2012:111) genommen, wobei sich auf Grund der Höhe der Eigenmittelanteile die Frage stellt für wen dieses Recht auf Stadt hier eingelöst wird und welche sozialen Gruppen davon ausgeschlossen werden.



### 2.3. Die Besiedelung der Seestadt



Abbildung 5: Die Seestadt im Dezember 2014, Quelle: Cornelia Dlabaja

Dieses erste Besiedelungsmonitoring zur Seestadt aspern wurde zu dem Zeitpunkt durchgeführt, an dem die erste große Welle an BewohnerInnen eingezogen war. In der Folge werden die bisherigen Eckpfeiler der Besiedelung der Seestadt kurz dargestellt. Seit der Planung des Forschungsvorhabens im Sommer 2014 hat sich die Seestadt von einer Großbaustelle zu einem Stadtteil gewandelt, in dem nun über 6000 Menschen leben. Bei den ersten Begehungen der Seestadt im Sommer 2014 wohnten in der Seestadt noch ausschließlich jene Menschen, die die Seestadt errichteten – die BauarbeiterInnen.

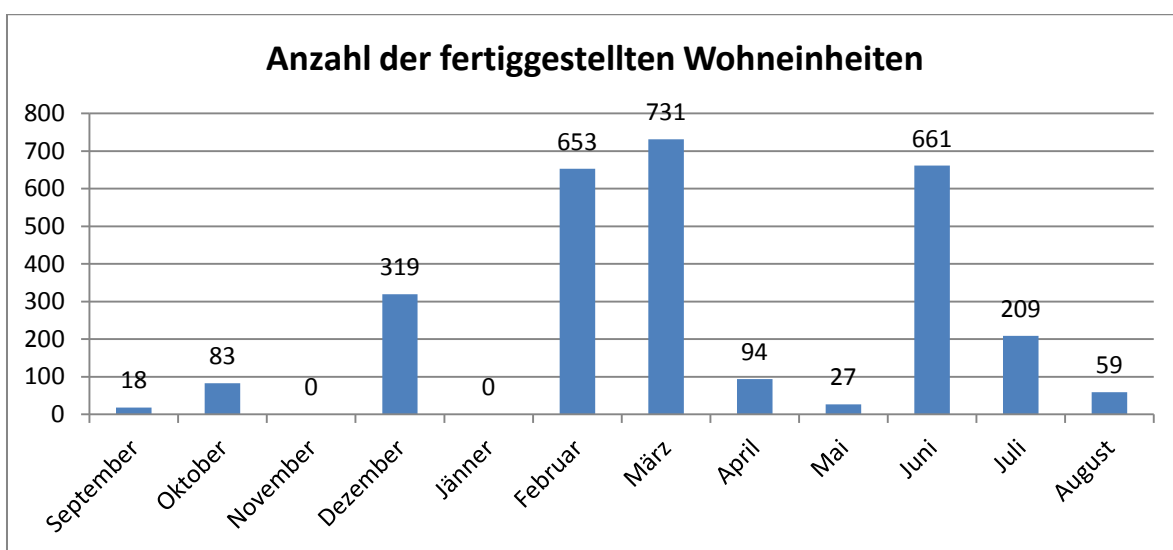


Abbildung 6: Anzahl fertiggestellter Wohneinheiten, Quelle: Wien 3420 Aspern Development AG

Die Seestadt ist im Verlauf des Jahres 2015 immer mehr zum Leben erwacht. Mit der zunehmenden Fertigstellung der Wohneinheiten, nahm auch die Anzahl der BewohnerInnen kontinuierlich zu.

### **2.3.1. Wohnbau in der Seestadt**

In der ersten Wohnbau-Etappe<sup>31</sup> wurden bis 2015 über 1.700 Wohnungen auf 14 Bauplätzen mittels Wohnbauinitiative (ca. 62% der Wohnungen; günstige Darlehen über die Stadt Wien), über 900 geförderte Wohnungen auf fünf Bauplätzen (ca. 32% der Wohnungen; über Bauträgerwettbewerbe; inkl. StudentInnen-Wohnhaus), sowie ca. 180 Wohnungen als Baugruppen (ca. 6% der Wohnungen; 4 Baugruppen auf Baufeld D13) errichtet. Bei einem Teil der Wohnungen der Baugruppen handelte es sich ebenfalls um geförderte Mietwohnungen. Die Baugruppe B.R.O.T beherbergt 7 Wohneinheiten eines „Housing-First-Konzepts“ der Caritas Wien. Eines der geförderten Projekte erhielt eine Superförderung (D16). Die Wohnbauten wurden bauplatzbezogen von den jeweiligen Bauträgern geplant und errichtet. Insgesamt wurden in der ersten Wohnbau-Etappe 27 Wohnhausanlagen realisiert.

Fast alle Wohnungen, die in dieser 1. Bauetappe errichtet wurden, sind Mietwohnungen, bei einigen wenigen Projekten (u.a. auch in den Baugruppen) ist Eigentumsbildung möglich.

Die Kosten für den größten Teil der Wohnungen der Wohnbauinitiative liegen bei ca. € 150,-/m<sup>2</sup> Eigenmittelanteil und ca. € 9,- Bruttomiete/m<sup>2</sup>, bei einem Projekt bei ca. € 500,-/m<sup>2</sup> Eigenmittelanteil und € 7,80,- Bruttomiete/m<sup>2</sup>. Für die geförderten Wohnungen wurden mit Eigenmittelbeiträgen von maximal € 90,-/m<sup>2</sup> und Bruttomieten von maximal € 7,50,-/m<sup>2</sup> Kostenobergrenzen eingeführt.

Die Besiedelung der Seestadt begann im September 2014. Die Vergabe der Wohnungen, die über die Wohnbauinitiative errichtet wurden, erfolgte bis zu 50% über das Wohnservice Wien, zum jeweils anderen Teil über die jeweiligen Bauträger. Die „klassisch“ geförderten Wohnungen (Bauträgerwettbewerbe) wurden zu ca. 25% über das Wohnservice Wien vergeben.

Bei der Vergabe der Wohnungen über das Wohnservice Wien galten für diese 1. Bauetappe folgende Richtlinien: Die BewerberInnen mussten ein Mindesteinkommen nachweisen, um sicherzustellen, dass die Wohnkosten unter 50% des Haushaltseinkommens liegen. Die BewerberInnen mussten das Alter von 18 Jahren erreicht haben und über die österreichische oder eine EWR-Staatsbürgerschaft verfügen, sowie den Hauptwohnsitz in Wien haben.

---

<sup>31</sup> Stand 20.8.2015, Quelle: Wien 3420 Aspern Development AG

Tabelle 1: Baufelder Übersicht

Baufelder	Bezeichnung, BT	Bezugszeitraum	Wohneinheiten
D13C	Jaspern	Sep 14	18
D7, D11	Eisenhof	Okt 14	83
D13D	B.R.O.T.	Dez 14	48
D8	EGW Slim City	Dez 14	174
D5A	Sozialbau / Urbanbau	Dez 14	97
J1	Schönere Zukunft	Feb 15	61
J7 Teil 1	VWA-Aphrodite	Feb 15	35
D5B	WBV-GPA Studentenheim	Mär 15	261
D1, D2, D3, D6	ÖVW	Mär 15	331
J9	Sozialbau / Neuland	Mär 15	150
J7 Teil 2	VWA-Aphrodite	Mär 15	20
J2A, J2B, J8,	Sozialbau / Neuland	Apr 15	453
D13A	Pegasus	Apr 15	27
J7 Teil 3	VWA-Aphrodite	Apr 15	12
D17, D16	ARWAG	Jun 15	128
D10	ÖVWG, EGW, Stadthaus	Jun 15	314
D9	BWS	Jun 15	172
D12	EBG	Jul 15	209
D4,	Gesiba / Steg	Jul 15	175
D13E	Seestern	Aug 15	29
D13B	LISA	Nov 15	59
<b>Summe</b>			<b>2.856</b>

	Baugruppen	181	6,3%
	Bauträgerwettbewerb	912	31,9%
	Wohnbauinitiative	1763	61,7%
			100,0%

### 2.3.2. Stadtbild und Architektur

Die morphologische Stadtgestalt der Seestadt orientiert sich am Masterplan, der top down eine ideale Planstadt auf der grünen Wiese vorsah. Die städtebaulichen Charakteristika liegen dabei insbesondere in den bereits beschriebenen Qualitäten des öffentlichen Raums, welche in ihrer Gestaltung identitätsstiftend wirken sollen. Die einzelnen Gebäude wurden auf vordefinierten Baufeldern bisher Großteiles in Form von Blockrandbebauungen errichtet. Dadurch ist der Großteil der Wohnbauten auch mit nach innen gerichteten „halböffentlichen“ Innenhöfen ausgestattet, welche gleichzeitig ein höheres Maß an Privatheit in ihrer Nutzbarkeit und Aneignung ermöglichen. Die von der Planungssoziologie Jahrzehnte lang vielfach eingeforderte Baufelder übergreifende Freiraumplanung (vgl. Licka/Dlabaja et al. 2012) wurde in der Seestadt in weiten Teilen umgesetzt und schafft so (mit Ausnahme von Einzäunungen im Bereich der Freiräume der Sozialbau) großzügige Freiräume.

Das Stadtbild ist stark rhythmisiert durch die sehr individuelle Fassadengestaltung der einzelnen Gebäude, welche je nach Bauträger von unterschiedlichen ArchitektInnen geplant wurden. Auf diese Weise entsteht für PassantInnen weniger stark der Eindruck durch eine Planstadt zu gehen. Allerdings wirkt die Stadt dennoch so, als wäre sie in einem Guss entstanden. Alles wirkt neu, modern und die Architektur mit wenigen Ausnahmen variabel. Mit Bezug zu Kevin Lynch (vgl. 2007) gilt es in den nächsten Bauphasen weitere Merkmale mit Identifikationspotential für die Seestadt zu schaffen, um eine nachhaltige Stadtbildentwicklung zu ermöglichen. Dies erscheint besonders wichtig vor dem Hintergrund, dass Wien bis 2035 enorme urbane Transformationen durch die zahlreichen Stadterweiterungsgebiete und Neuplanungen unterworfen ist und daher seine hohe städtebauliche Qualität durch die Errichtung von hochwertigen Bauten erhalten werden muss.

Der Blick in die Zukunft der Seestadt zeigt, dass mit der Errichtung des HoHo Wiens<sup>32</sup> (des höchsten Holzhochhauses der Welt), dahingehende Schritte gesetzt werden, einen weiteren Merkpunkt zu schaffen.

Die Konzeption der Erdgeschoßzonen ist für die Seestadt, gedacht als multifunktionaler Stadtteil, ebenfalls ein wichtiger baulicher Aspekt. Die überdurchschnittliche Raumhöhe von vier Meter soll in diesen Zonen vielfältige Nutzungen ermöglichen und die räumliche Attraktivität dieser Bereiche erhöhen. Bei der Konzeption der Erdgeschoßzonen wurden Erfahrungswerten aus anderen Bauprojekten miteinbezogen, bei welchen die Bespieglung und Nutzung der Erdgeschoßzonen nicht gelungen ist, wie der Donauplatte oder der Wienerberg City (vgl. Seiß 2007).

Um die Belebung der Erdgeschoßzonen schon zu Beginn der Besiedelung des Stadtteils zu forcieren wurde ein Einkaufsstraßenmanagement (Siehe Abschnitt 2.2.4) initiiert.

---

32 <http://www.hoho-wien.at/>

### **2.3.3. Soziale Infrastruktur und kulturelle Bespielung**

Die soziale Infrastruktur umfasst aktuell vier Kindergärten, mehrere Kindergruppen und eine Volksschule. Der Bildungscampus, in dem viele dieser Angebote untergebracht sind, eröffnete mit dem Schuljahr 2015/16. Eine Wiener Mittelschule wird ab dem Schuljahr 2017/2018 folgen. Des Weiteren gibt es mit dem Jugend-Point-SEA ein Angebot der aufsuchenden Jugendarbeit.

Mit wienwork hat im Mai 2015 ein Angebot zur Arbeitsmarktintegration und Weiterbildung eröffnet. Seit dem Sommer 2015 bietet das Gesundheitszentrum Seestadt aspern eine Vielzahl an medizinischen Angeboten (eine HNO-Wahlfachärztin, ein Psychotherapeut, eine Ergo-Therapeutin, ein Allgemeinmediziner, ein Neurologe, eine Fachärztin für Psychiatrie und einer klinischen Psychologin, eine Gynäkologin sowie ein HNO-Kassenvertragsarzt) an. Eine Apotheke ist in der Seestadt ebenfalls bereits vorhanden.

Für Kulturstandorte wurden, mit der Ausnahme einer sakralen Kulturstätte, im Masterplan keine eigenen Flächen ausgewiesen.<sup>33</sup> Allerdings werden bereits vor der Besiedelung der Seestadt kulturelle Aktivitäten initiiert wie das Programm PUBLIK, das u.a. der Bekanntmachung und dem Standortmarketing im Vorfeld des Projekts diente.

Ein kulturelles Angebot bietet derzeit vor allem der Kunstsalon Salotto Vienna. Für die Zukunft ist der Bau eines Campus der Religionen geplant, welcher alle Religionen unter einem Dach vereint und gemeinsame Angebote für die BewohnerInnen entwickeln soll.

### **2.3.4. Nahversorgung, lokale Ökonomie und Unternehmensansiedlung**

Lange bevor die ersten BewohnerInnen in den Stadtteil zogen, eröffnete das aspern IQ. Dieses ist als multifunktionaler Raum für Forschung und Entwicklung konzipiert und soll Platz für 250 Arbeitsplätze bieten. Eine Besonderheit des Gebäudes ist die nachhaltige Bauweise, als Plusenergiegebäude produziert es mehr Energie als es verbraucht. Seit 2012 ist im aspern IQ die Wien 3420 Aspern Development AG (siehe 4.2.) beheimatet. Ab 2014 bis Mitte 2015 war das Stadtteilmanagement Seestadt aspern (siehe 4.7.) im IQ angesiedelt, bis es im Sommer 2015 seinen Standort nächst des Hannah-Arendt-Park bezog.

2015 sind darüber hinaus die die Wirtschaftsagentur, Research Tub GbmH, Köck, Comdata, Mingo Büros und die Aspern Smart City Research GmbH (Siemens/Wien Energie) – insgesamt 23 Unternehmen - untergebracht.

Ab 2012 war im aspern IQ das Resteraunt Lahodny Next angesiedelt, welches ab Mitte 2015 von Salz und Pfeffer übernommen wurde.

In der Zeit vor dem Einzug der ersten BewohnerInnen versorgte eine Reihe von Baustellenkantinen die Bauarbeiter und jene die mit der Errichtung des Stadtteils vor Ort betraut sind. Die „Seestadt

Kantine“ am Rollfeld ist einer der bekanntesten gastronomische Nahversorger, welche schon seit 2013 dort beheimatet ist.

Um diese Multifunktionalität in der Seestadt erreichen zu können, wurde auf baulicher Ebene eine vier Meter hohe Erdgeschoßzone im Bereich der Einkaufsstraßen festgelegt. Ein Ziel, welches aus dem Masterplan hervorgeht, ist es, den BewohnerInnen der Seestadt eine vielfältige Mischung aus Geschäften, gastronomischen Betrieben und DienstleistungsanbieterInnen zur Verfügung zu stellen. Um dieses Ziel zu erreichen wurde ein Einkaufsstraßenmanagement (siehe Kapitel Infrastruktur) als Joint Venture eingerichtet. Für die erste Phase der Besiedelung ist insbesondere der Bereich der Nahversorgung für die BewohnerInnen von hoher Bedeutung. Der erste Nahversorger im Stadtteil war ein Süßwarenhändler, namens „Candyshop“, welcher Ende 2014 eröffnete. Ihm folgte „Königskinder“, ein Café, Shop und Kurszentrum für Familien mit Kindern. Fast zeitgleich eröffnete die Buchhandlung „Seeseiten“. Bis zur Eröffnung der Einkaufsstraße im Juni fungierte ein Mini-Markt als Nahversorger, welcher später als „Leo der Seestadtbäcker“ in eine der Erdgeschosszonen nächst des Hanna-Arendt-Platzes zog. Im Sommer 2015 eröffneten die Lokale „das Öeins“ oder die Pizzeria „Portobello“. Die Eröffnung des ersten Supermarktes im Juni 2015 war ein weiterer Meilenstein im Ausbau der Nahversorgung.

Wien Work bietet seit September 2015 in der Einkaufsstraße der Seestadt eine Reihe von Services an, u.a. in den Bereichen Digitaldruck, Textilreinigung und Näherei. Darüber hinaus hat Wien Work in der Seestadt eine Werkhalle angesiedelt, welche als Ausbildungs- und Arbeitsstätte dient. Insgesamt arbeiten 600 Menschen in den Betrieben von Wien Work in der Seestadt. Der internationale Technologiekonzern Hörbiger wird ab 2016 auf seinem Standort über 500 Menschen in der Seestadt beschäftigen.

In kommenden Bauphasen soll der Fokus verstärkt auf die Ansiedelung von Gewerbebetrieben sowie Unternehmen im Bereich von Forschung und Entwicklung gelegt werden. Damit verbunden sind potenzielle Arbeitsplätze für die BewohnerInnen der Seestadt.

Ab 2016 wird im Bereich des Seestadtquartiers das HoHo – das höchste Holzhochhaus der Welt - mit Büro-, Hotel und Gewerbeflächen errichten.

### **3. AkteurInnen der Entwicklung der Seestadt**

In diesem Kapitel werden die AkteurInnen die im Kontext der Besiedelung relevant sind vorgestellt. Im ersten Teil des Kapitels werden institutionalisierte AkteurInnen der Planung, Errichtung und Besiedelung in kurzen Abschnitten, basierend auf den im Rahmen des Projekts durchgeführten Hintergrundgesprächen skizziert. Im zweiten Teil des Kapitels wird auf die BewohnerInnen als AkteurInnen in der Seestadt eingegangen. Dabei werden die Befunde aus dem Social Media Screening der internen BewohnerInnen Foren auf Facebook und den öffentlichen Postings auf Instagram eingegangen, als auch auf die sozialräumlichen Analysen welche im Rahmen der Lehrveranstaltung von Master Studierenden des Instituts für Soziologie durchgeführt wurden. Abschließend werden Sekundärdaten zur BewohnerInnenstruktur der MA23 und Daten des Wohnservice zur Wohnungsvergabe dargestellt.

#### **3.1. AkteurInnen der Planung, Errichtung und Besiedelung in der Seestadt**

Um die komplexe Struktur der handelnden AkteurInnen, die mit der Herstellung und Besiedelung der Seestadt betraut sind, erfassen zu können, wurden im Rahmen des Forschungsprojektes eine Reihe von Hintergrundgesprächen durchgeführt. Die Gespräche fanden mit MitarbeiterInnen der Projektleitung Seestadt Aspern (PSA) (zu den Themen Besiedelung, Planung, Koordination und AkteurInnen), der Wien 3420 Aspern Development AG (zum Thema Planung, Vermarktung und Inwertsetzung), der Firma BL&UM Bauleistik & Umweltmanagement (zum Thema Bauleistik und Errichtung der Seestadt), dem Wohnservice Wien (zum Thema Wohnungsvergabe und Wohnkosten) und dem Stadtteilmanagement Seestadt aspern (zu den Themen Besiedelung, Bewohnerschaft und Beteiligung) statt. Um eine fundierte Grundlage des Besiedelungsmonitorings zu schaffen, ist nicht nur die Erhebung der BewohnerInnenperspektive relevant, sondern auch die Auseinandersetzung mit den Perspektiven der AkteurInnen, die hinter dem Projekt stehen und die Seestadt planen, bauen und entwickeln.

#### **Zentrale AkteurInnen der Planung, Errichtung und Besiedelung der Seestadt**

Zentrale AkteurInnen der Errichtung und Besiedelung der Seestadt sind die PSA (Projektleitung Seestadt Aspern) und die Wien 3420 Aspern Development AG. Sie arbeiten zusammen in einem integrierten Programmmanagement. Für die Koordination und Bauleistik ist die Firma BL&UM Bauleistik & Umweltmanagement zuständig. Das Stadtteilmanagement Seestadt aspern ist der wichtigste Ansprechpartner für die BewohnerInnen und bearbeitet darüber hinaus Anliegen lokaler AkteurInnen, AnreinerInnen und BesucherInnen. Weitere zentrale AkteurInnen sind im Rahmen der Wohnungsvergabe das Wohnservice Wien und die Bauträger. Eine Besonderheit des Stadtteils sind die Baugruppen, in deren Rahmen BewohnerInnen gemeinsam mit PlanerInnen und Bauträgern ihre



Wohnprojekte geplant und realisiert haben. In der Folge werden nun die einzelnen AkteurInnen und ihre Funktionen in Hinblick auf die Entwicklung der Seestadt beschrieben. Dabei werden vorrangig die für die Besiedelung relevanten Faktoren beschrieben. Hier sind nun ein paar ausgewählte Formate auf der Ebene der Steuerung und Vernetzung aufgelistet, welche bei den Hintergrundgesprächen mit den AkteurInnen benannt wurden. Die Auflistung ist keineswegs vollständig und entspricht nicht der internen Logik der agierenden AkteurInnen, sondern stellt eher eine Außenwahrnehmung dar. Es gibt eine Reihe von Gremien und Steuerungsinstrumenten die hier nicht aufgelistet sind. Die Aufgabenbereiche der AkteurInnen werden vorrangig im Kontext des Besiedelungsmonitorings vorgestellt, basierend auf den Hintergrundgesprächen und den öffentlich zugänglichen Informationen zu den Institutionen.

### **Ausgewählte Formate der Steuerung, Koordination und Vernetzung**

- Das von der PSA moderierte Kernteam koordiniert – unter Einbindung der Entwicklungsgesellschaft 3420 – die innerhalb des Magistrats bzw. städtischer Unternehmen erfolgenden Prozesse der Planung, Errichtung und Entwicklung der Seestadt.
- Das vom Stadtteilmanagement initiierte und begleitete Regionalforum vernetzt lokale AkteurInnen (wie 3420, STM Polizei, Jugendarbeit) und ermöglicht das Koordinieren von Aktivitäten im Stadtteil.
- Der aspern Beirat, begleitet den Prozess der Errichtung und Besiedelung fundierend auf den Expertisen der Fachexpertinnen und berät und begleitet die Entwicklung der Seestadt. Er ist auch mit den Agenden des Mobilitätsfonds betraut
- Das vom STM ins Leben gerufene Seestadtforum dient der Information von BewohnerInnen, ermöglicht Diskussion von aktuellen Themen und Konflikten sowie den direkten Austausch und Dialog mit relevanten EntwicklungsträgerInnen.
- Die von der Firma BL&UM koordinierten Baulogistiktreffen ermöglichen die Koordination der Tätigkeiten auf der Baustelle.

# AkteurInnen in der Seestadt

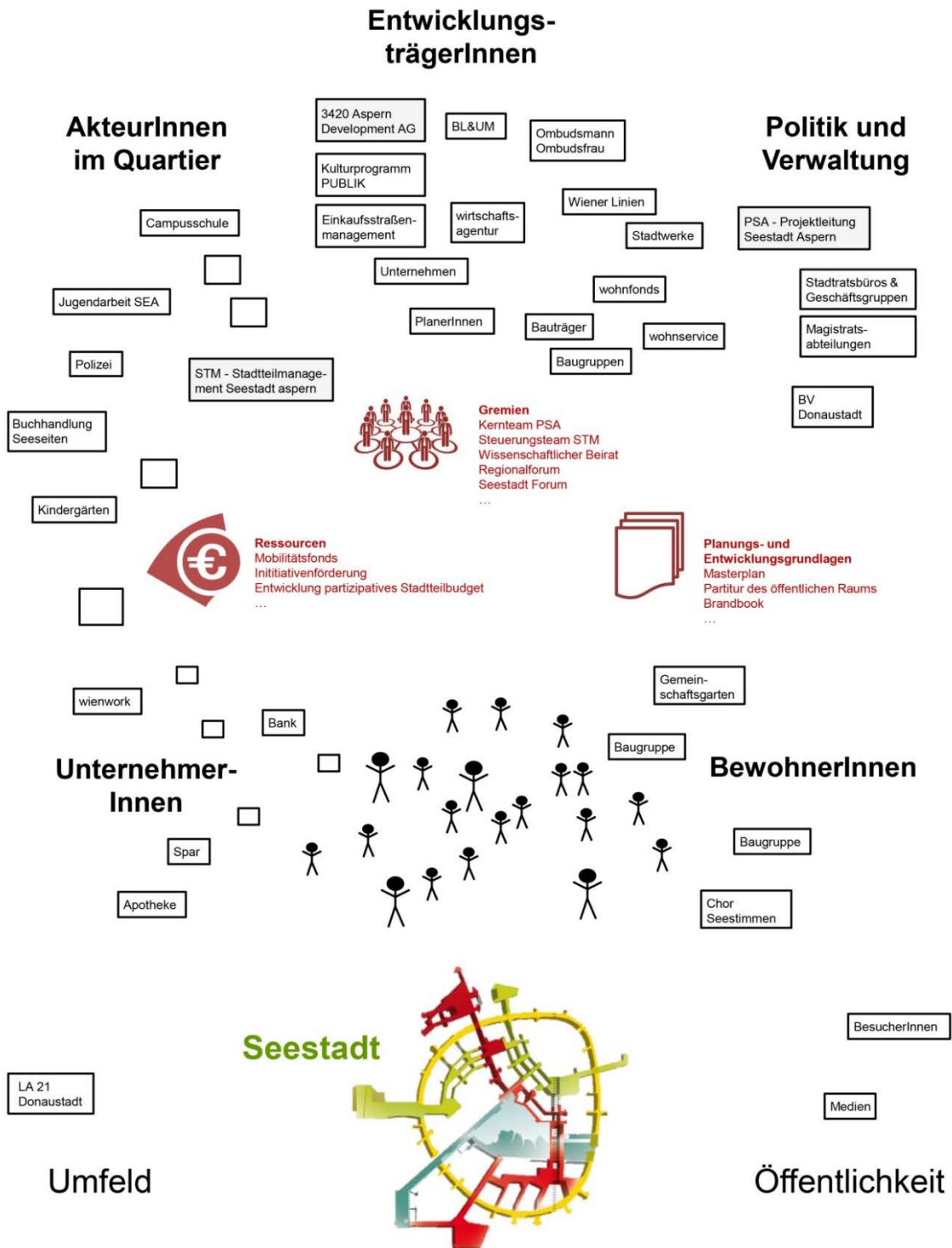


Abbildung 7: AkteurInnen in der Seestadt: Quelle: Katharina Kirsch-Soriano da Silva

### 3.1.1. Projektleitung Seestadt Aspern

Die Stadt Wien hat für das Projekt aspern Die Seestadt Wiens eine magistratsübergreifende **Projektleitung Seestadt Aspern** (PSA) eingerichtet. Sie ist für das Programmmanagement in der Seestadt zuständig. Die PSA koordiniert alle mit der Planung und Errichtung betrauten Magistratseinheiten und ihre Tätigkeiten, sowohl die mit der Stadtplanung betrauten Abteilungen wie die MA18 oder MA21 als auch alle mit dem Programmmanagement betrauten Magistratsabteilungen. Das Programmmanagement ist für die Koordination der einzelnen Programme zuständig. Jedes Programm ist für ein Themenfeld zuständig, wie beispielsweise die soziale Infrastruktur (Schulen, Kindergärten) oder den Straßenbau. Für jedes Programm (jeden Arbeitsbereich) gibt es eine/n sogenannte/n Phasenverantwortliche/n. Auf Planungsebene sind 350 Beteiligte involviert, die einer Vielzahl an Magistratsabteilungen zugeordnet sind. Die PSA koordiniert diese in allen drei Etappen der Errichtung der Seestadt. Sie arbeitet dabei eng mit der Wien 3420 Aspern Development AG zusammen.

### 3.1.2. Wien 3420 Aspern Development AG

Die **Wien 3420 Aspern Development AG** ist eine Tochtergesellschaft der Stadt Wien mit privatwirtschaftlicher Beteiligung (VIENNA INSURANCE GROUP, Wiener Städtische Versicherung AG, der Bausparkasse der österreichischen Sparkassen Aktiengesellschaft sowie der Bundesimmobiliengesellschaft BIG)<sup>34</sup>, die mit der Inwertsetzung und Vermarktung der Seestadt betraut ist. Sie koordiniert vor Ort die städtebauliche Planung und Realisierung. Gleichzeitig ist sie gemeinsam mit der MA 25 Auftraggeberin des Stadtteilmanagements. Zur Qualitätssicherung des Planungs- und Errichtungsprozesses der Seestadt wurde der aspern Beirat eingesetzt, der sich aus VertreterInnen aus der Wissenschaft und Praxis (u.a. aus den Bereichen Sozial- und Kulturwissenschaften, Architektur, Raumplanung, Wirtschaftswissenschaften, Energietechnik) zusammensetzt. Dieser begleitet den Entwicklungsprozess der Seestadt in fachlicher Hinsicht.

Eine der zentralen Aufgaben der Wien 3420 Aspern Development AG ist die Verwertung und Vermarktung von Flächen in der Seestadt. Ein mit der Inwertsetzung verknüpfter Arbeitsbereich ist die Öffentlichkeitsarbeit und die Entwicklung der Marke „aspern Die Seestadt Wiens“. Dies umfasst sowohl ein Cooperate Design als auch die Entwicklung eines speziellen Wordings für die Benennung der zukünftigen SeestadtbewohnerInnen. Die ersten BewohnerInnen werden in den Materialien der Öffentlichkeitsarbeit oft als „PionierInnen“ bezeichnet. Für die BewohnerInnenschaft gibt es vom Stadtteilmanagement dazu passend die sogenannte „Pionier-Info“. Teil des Cooperate Designs das farbliche Branding des Stadtteils. Grün ist das farbliche Markenzeichen der Seestadt in allen Unterlagen der Öffentlichkeitsarbeit und allen online Auftritten.

Zur Imagebildung wurde schon vor Beginn der Besiedelung der Seestadt eine Reihe von Maßnahmen umgesetzt. Neben den Materialien der Öffentlichkeitsarbeit (Infobroschüren, Werkstattberichten, Publikationen) wurde eine Reihe von Veranstaltungen und Formaten entwickelt, um die Seestadt einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen. Die aufwendigste PR-Aktion war bislang „Kranensee“ am 15.2.2014, bei dem 40 Kräne zu Musik choreografiert „tanzten“. Diese Aktion wurde in den österreichischen Medien breit rezipiert.

---

<sup>34</sup> <http://www.wien3420.at/wien-3420.html#owners>

Ein weiterer Aufgabenbereich der Wien 3420 Aspern Development AG ist die Seestadt mittels kultureller Zwischennutzungen zu bespielen, wie mit dem Kultur- und Kommunikationsprogramm „Publik“. Dieses bespielte die Seestadt schon ab 2011 mit künstlerischen Interventionen und Aktionen temporär. Ab Jänner 2015 veranstaltete der Kunstsalon Salotto Vienna am ehemaligen Rollfeld in der Seestadt Medien- und Lichtinstallationen, Performances und DJ-Line Ups.

Informationsarbeit wurde und wird auch in Form regelmäßiger Seestadt-Führungen vorgenommen, die die Seestadt als städtebauliches Großprojekt für ein interessiertes Publikum zugänglich machen sollen.

### **3.1.3. BL&UM Bauleistik & Umweltmanagement**

Die Firma BL&UM ist mit der übergeordneten Bauleistik und dem Umweltmanagement betreut. Sie koordiniert die Baustellen aller Bauplätze. Unter ihre Aufgaben fallen u.a. die Bauplatz-Kommunikation und –Dokumentation, die Vergabe von Zufahrten und Stellflächen, sowie die Koordination der Baukräne. Die Koordination der Baustellen ist dafür verantwortlich, dass die für die Errichtung benötigten Ressourcen auch zeitgerecht auf den einzelnen Baustellen ankommen, also Baumaterialien, Kräne, Erschließungen der Bauplätze, aber auch Wasser und Strom. Um den Überblick über die vielfältigen Bautätigkeiten zu bewahren und zu gewährleisten, dass es nicht zu zeitlichen Überschneidungen kommt, fanden in der bisher intensivsten Phase der Errichtung der Seestadt 14-tägige Baustellenkoordinationstreffen statt.

Darüber hinaus ist die Firma BL&UM für die Minimierung von Staubbelastung und Lärm zuständig. So wurden in der Bauphase der ersten Etappe täglich alle Schotterwege bewässert. Basierend auf den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurden Maßnahmen entwickelt, um den Auflagen nachzukommen. Die Firma BL&UM koordiniert diese und gewährleistet die Einhaltung der Auflagen.

Das Team der Firma BL&UM ist derart zusammengesetzt, dass auf Erfahrungen aus vorangegangenen Großbaustellen zurückgegriffen werden kann. Dies betrifft sowohl Erfahrungen im Bereich Hochbau (WU Campus Wien), als auch im Bereich von Großbaustellen im Verkehrsinfrastrukturbau, wie dem Ausbau von Bahnstrecken oder Autobahnen (Neubaustrecke Wien – St. Pölten) und aus Umweltverträglichkeitsprüfungen.

### **3.1.4. Bauträger**

In der ersten Bauphase bis 2015 wurden die Wohnungen insbesondere im Rahmen der Wohnbauinitiative aber auch im Zuge des ersten Bauträgerwettbewerbs über Bauträger errichtet. Als Bauträger sind in der Seestadt ARWAG, EBG, EGW-Heimstätte, GESIBA, NEULAND, ÖVW, Schönerer Zukunft, SOZIALBAU AG, URBANBAU, VWA-Aphrodite, WBG&gartenheim und WBV-GPA vertreten. Die SOZIALBAU AG verantwortete außerdem die Projektsteuerung der Wohnbauinitiative.

Die Bauträger waren neben der Errichtung der Wohnhäuser auch für die Vergabe der Wohnungen verantwortlich. Bei den Wohnungen der Wohnbauinitiative vergaben sie bis zu 50% und bei den Wohnungen der Bauträgerwettbewerbe bis zu ca. 75% der Wohnungen selbst.

Die Bewerbung der Wohnungen lief zentral über den Internetauftritt der Wien 3420 Aspern Development AG, die Websites des Wohnservice Wien und der jeweiligen Bauträger. Die WohnungswerberInnen konnten sich über das Wohnservice Wien oder direkt über den jeweiligen Bauträger für eine Wohnung anmelden.

### 3.1.5. Baugruppen

Die Baugruppen waren schon ab 2004 als innovativer Teil des Stadterweiterungsgebiets Seestadt angedacht. Damit sollte „community based planning“ – also das gemeinschaftliche Bauen von BewohnerInnen mit PlanerInnen – ermöglicht werden. In der Entwicklungsphase des Masterplans fanden eine Reihe von Exkursionen in europäische Städte statt, um Best Practice Beispiele mit einbeziehen zu können.

Fünf Baugruppen verorten sich in der ersten Etappe auf Baufeld D13 neben dem Bildungscampus und dem Hannah-Arendt Park. Que[e]rbau wurde auf D22 errichtet.

Bei den Baugruppen handelt es sich um Zusammenschlüsse von BewohnerInnen, die selbstbestimmt Wohnraum nach ihren Vorstellungen und Wohnideen schaffen wollen. Jeder der Baugruppen liegt ein eigenes Selbstverständnis zu Grunde, welches unterschiedliche konzeptuelle Schwerpunktsetzungen zur Folge hat. Insgesamt entstehen auf dem Baufeld D13 ca. 181 Wohnungen. Abgesehen von Wohnungen beherbergen die Baugruppen diverse weitere Nutzungen - von Büros über eine Gemeinschaftsküche bis hin zu einer Familienpension und einem Raum für kulturelle Veranstaltungen. Die Baugruppen wurden im Rahmen der Errichtung teilweise ebenfalls von Bauträgern unterstützt. Ein Teil der Wohnungen wurde auch über das Wohnservice Wien vergeben.

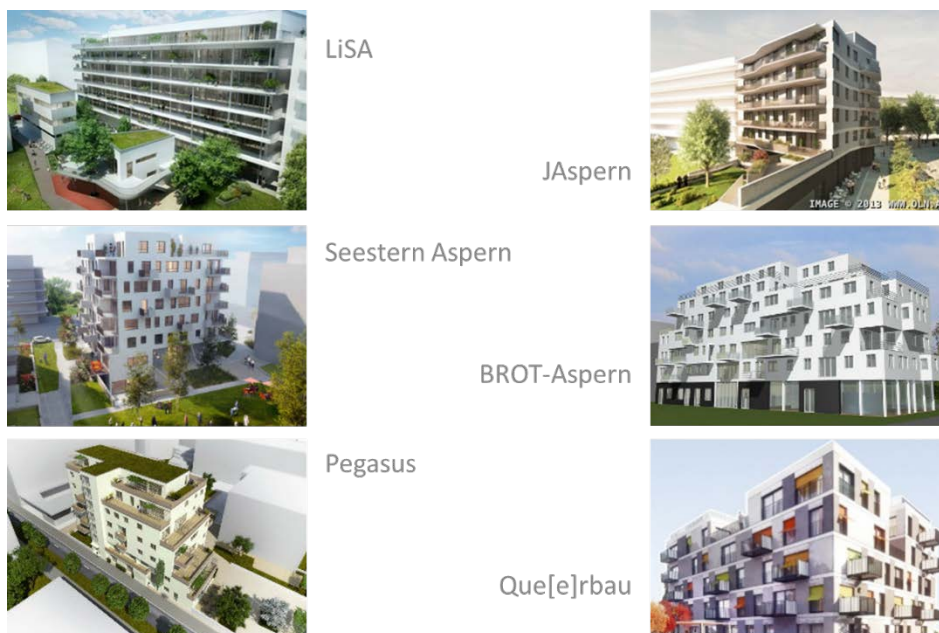


Abbildung 8: Rendering Baugruppen, Quelle: [www.aspern-baugruppen.at](http://www.aspern-baugruppen.at)

### 3.1.6. Wohnservice Wien

Über das Wohnservice Wien wurden bis zu 50% der Wohnungen der Wohnbauinitiative und ca. 25% bis 30% der Wohnungen der Bauträger variierend nach Projekt und Bauträger vergeben. Die Bewerbung der Wohnungen lief über das Wohnservice Wien (bzw. des Web-Auftritts der „Wien 3420 Aspern development AG“). Nach der Prüfung der Vergaberichtlinien (s. Kapitel 2.3.1.) wurden die Wohnungen nach dem Prinzip „first come – first serve“ vergeben.

Im Unterkapitel „Wohnbau in der Seestadt“ wird näher auf den bislang realisierten Wohnbau, so wie die Wohnkosten in der Seestadt eingegangen, welcher sich aus der Wohnbauinitiative, dem Bauträgerwettbewerb und den Baugruppen zusammensetzt (näheres in Kapitel 2.3.1. dazu). Darüber hinaus wird auf die Vergabe der Wohnungen eingegangen (siehe Kapitel 3.8.7).

### 3.1.7. Stadtteilmanagement Seestadt aspern

An dieser Stelle wird das Stadtteilmanagement im Kontext des Besiedlungsprozesses vorgestellt und die in diesem Kontext relevanten Aufgaben der Einrichtung hervorgehoben. Abseits der untenstehenden Beschreibung sind etwa der Stadtteil-Blog und die Informationsarbeit weitere wichtige Aufgaben. Es werden eine Reihe von Formaten zur Aktivierung und Vernetzung der Bewohnerschaft angeboten die an dieser Stelle nicht einzeln aufgelistet werden.

Vor dem Prozess der Besiedelung war das Stadtteilmanagement eine wichtige Anlaufstelle für BesucherInnen, AnrainerInnen und InteressentInnen vor Ort. Es gab einen Info-Point am ehemaligen Rollfeld, bei über die Seestadt und die Planungsschritte informiert wurde.

Das **Stadtteilmanagement Seestadt aspern** ist die wichtigste Anlaufstelle für die BewohnerInnen. Es arbeitet im Auftrag der MA 25 und der Wien 3420 Aspern Development AG und wird von einem Projektkonsortium aus der Caritas der Erzdiözese Wien und PlanSinn - Büro für Planung und Kommunikation sowie den SubauftragnehmerInnen abz\*austria und tatwort getragen. Das Stadtteilmanagement unterstützt und begleitet den Besiedlungsprozess seit Jänner 2014. Es hat die Aufgabe, Informationsarbeit zur Entwicklung der Seestadt gegenüber den BewohnerInnen zu leisten. Dies fand bisher z.B. in Form von Willkommenspaketen statt, die den neuen BewohnerInnen übergeben wurden. Die Pakete enthielten u.a. die „Pionier-Info“ sowie einen Stadtteilplan<sup>35</sup>. Der Stadtteilplan findet sich auch online auf dem Blog des Stadtteilmanagements und wird laufend aktualisiert. Am sogenannten Info-Point am ehemaligen Rollfeld wurden schon vor der Besiedelung die Fragen von Interessierten und (zukünftigen) BewohnerInnen beantwortet und Ideen für die Seestadt entwickelt. Eine weitere Aufgabe des Stadtteilmanagements ist die Vernetzung und

---

35 <http://meine.seestadt.info/stadtteilplan/>



Aktivierung der BewohnerInnen in Hinblick auf Gemeinschaftsbildung und Mitgestaltung in der Seestadt.



Abbildung 9: Stadtteilplan, PioneerInfo, Stand 2015, Quelle: Stadtteilmanagement

Das Stadtteilmanagement führt zur Aktivierung und Involvierung der BewohnerInnen zahlreiche Veranstaltungen und Aktivitäten durch. In deren Rahmen werden die BewohnerInnen zur Mitgestaltung aufgefordert. Dabei kann es sich beispielsweise um die Gestaltung eines Denkmals für die Seestadt oder einen Ideenwettbewerb zum Thema Mobilität handeln. Darüber hinaus informiert das Stadtteilmanagement über Veranstaltungen und Angebote in der Seestadt.

Das Stadtteilmanagement moderiert soziale Prozesse und bietet in verschiedenen Formaten die Möglichkeit für BewohnerInnen sich thematisch einzubringen. Ein wichtiges Format dafür war 2015 das Seestadtforum, das interessierten BewohnerInnen eine Plattform für ihre Fragen sowie für Austausch und Diskussion zu aktuellen Themen bot. Es wurde vom Stadtteilmanagement initiiert um in Diskurs mit der von einer Bewohnerin gegründeten Bürgerinitiative zu treten.

### Exkurs Seestadtforum

An dieser Stelle gibt es einen kurzen Exkurs zum Format Seestadtforum, weil dieses relevant im Kontext der Fragebogenentwicklung war. Die in den Seestadtforen diskutierten Themenfelder decken sich weitgehend mit jenen in den internen BewohnerInnenforen auf Facebook. Das Seestadtforum wurde in den sozialen Medien von der Bewohnerschaft sehr positiv wahrgenommen. Vor allem der proaktive Zugang zu Konflikten und das in Diskurs treten mit den BewohnerInnen wurde sehr gut angenommen.

Das Format des Seestadtforums bringt BürgerInnen und ExpertInnen zusammen, um aktuelle Themen zu diskutieren. Hintergrund der ersten Veranstaltung war, dass sich einige BewohnerInnen über fehlende bzw. mangelhafte Parkplätze in der Seestadt beschwerten. Sie gründeten eine Initiative, die medial wirksam an die Öffentlichkeit ging. Das Stadtteilmanagement griff im ersten Seestadtforum das damals kontrovers diskutierte Thema Mobilität auf.

Im zweiten Seestadtforum wurden damals aktuelle Themenfelder wie die soziale Infrastruktur, die Ausstattung mit Lokalen und Supermärkten (das Einkaufsstraßenmanagement), Sicherheit, Mobilität und öffentlicher Raum diskutiert. Die Themenfelder, die im Rahmen des zweiten Seestadtforums diskutiert wurden, deckten sich dabei weitgehend mit jenen Themen, die zu dieser Zeit in den



internen BewohnerInnenforen diskutiert wurden. Es erfolgte ein weiteres Seestadtforum, bei dem auch wieder aktuelle Themen diskutiert wurden.

### **3.2. Die BewohnerInnenschaft der Seestadt**

Mit September 2014 zogen die ersten BewohnerInnen in die Seestadt ein. Stark zu nahm die Zahl der BewohnerInnen jedoch erst im Verlauf des Jahres 2015. Zum Stichtag 1.10.2015 hatten 5.325 Menschen in der Seestadt ihre Wohnung bezogen. Einen Überblick auf Grundlage der soziodemographischen Daten gibt das Kapitel 3.8.7., welches den Bezug der Wohnprojekte entlang der Bezugszeiträume zeigt sowie Informationen zu den im Rahmen der Befragung erreichten BewohnerInnen.

Die Beschreibung der Bewohnerschaft in diesem Unterkapitel basiert auf den Befunden des Social Media Screening, den sozialräumlichen Analysen sowie den von der MA 23 und dem Wohnservice zur Verfügung gestellten Sekundärdaten zur BewohnerInnenstruktur und dem Vergabeprozess. Diese mehrdimensionale Analyse bildete eine Grundlage für die Fragebogenentwicklung und lässt erste Rückschlüsse auf die Perspektiven, Wahrnehmungen und Bedürfnisse der Bewohnerschaft zu. Wichtig ist auch, an dieser Stelle hervorzuheben, dass es nicht „die“ Meinung der Bewohnerschaft gibt oder „die Bewohnerschaft“, sondern verschiedene Perspektiven, Meinungen und Einstellungen, die zu den einzelnen Themen vorgefunden wurden.

#### **3.2.1. Die Seestadt als digitalisiertes soziales Gefüge**

Teile der Bewohnerschaft vernetzen und organisieren sich auf digitaler Ebene mittels interner BewohnerInnenforen auf Facebook.

Bei allen internen Foren werden Beitrittsanfragen und Postings von ModeratorInnen (BewohnerInnen) einzeln bearbeitet. Den ModeratorInnen von „Wir wohnen in der Seestadt“ und von „Seestadt Allerlei“ wurde der Hintergrund des Forschungsprojektes vermittelt und zugesichert, dass die Aussagen und Statements in hohem Maß anonymisiert werden, bzw. keine Screenshots für den Bericht verwendet werden. Darüber hinaus wurde im Vorfeld der Fragebogenentwicklung zu Beginn des Forschungsprojektes ein Screening aller FB Foren vorgenommen. Das Ergebnis des Screenings zeigt, dass die BewohnerInnen ihre Interessen auch in baufeldspezifischen Gruppen organisieren.

Begleitend zur BewohnerInnenbefragung wurden (schon im Vorfeld der Fragebogenentwicklung) die beiden größten internen BewohnerInnenforen auf Facebook gesichtet, nämlich „Wir wohnen in der Seestadt“ mit 928 Mitgliedern (Stand 17.11.2015) und „Seestadt Allerlei“ mit über 1500 Mitgliedern (Stand 17.11.2015). Ziel war dabei, jene Themenfelder abschätzen zu können, welche die Bewohnerschaft beschäftigen. Darüber hinaus wurden auch regelmäßig themenspezifische interne FB-BewohnerInnenforen (u.a. Sport, Fotografie, Seestadt-Mamis...) gesichtet, wie beispielsweise die Tauschbörse „Seestadt – Die Börse“ mit über 1000 Mitgliedern. Der Großteil der themenspezifischen oder baufeldspezifischen FB-Gruppen hat im Durchschnitt zwischen 150 und 100 Mitglieder.

Für die Fragebogenkonstruktion wurde auf der mobilen Applikation Instagram der hashtag #seestadt #seestadtaspen gescreent. Aus datenschutzrechtlichen Gründen wurden ausschließlich öffentliche Instagram Profile gesichtet. Das Instagram Screening ergab interessante Hinweise auf die

Wohnkultur in der Seestadt sowie auf Wohnmilieus. Begleitend wurde ebenfalls die mediale Berichterstattung (in den Tageszeitungen und im Fernsehen) beobachtet, um die Diskussionen in den Foren besser nachvollziehen zu können.

Relevante Themenfelder in den nicht themenspezifischen Foren sind abseits von Fragen der Organisation des Alltags und der Gemeinschaft u.a. *Wohnkultur und Identifikation, Mobilität und Infrastruktur*. An dieser Stelle wird überblicksartig auf die Themenfelder und Wahrnehmungen eingegangen.

Das Medienscreening zu Beginn des Forschungsprojekts zeigte die Vielfalt an Themenfeldern, die mit der Seestadt verknüpft werden. Bestimmte Themenfelder fluktuierten in der Zeit der Errichtung der ersten Etappe sehr stark, während andere Themenfelder als „Dauerbrenner“ bezeichnet werden können und auch in die Fragebogenentwicklung einfließen. Dabei ist festzuhalten, dass sich die im Seestadtforum bearbeiteten Themenfelder mit jenen, die in den internen BewohnerInnenforen diskutiert wurden, weitgehend decken. Die Themen, die in den Leitbildern und Planungsgrundlagen aus Perspektive der AkteurInnen der Herstellung der Seestadt bearbeitet wurden, sind für die BewohnerInnen ebenso Thema. Allerdings stehen bei den BewohnerInnen lebensweltliche Perspektiven und Fragen der Organisation des Alltags im Vordergrund. Ähnliches zeigt sich bei der Frage der Wahrnehmung und Imageproduktion der Seestadt. Zu beachten ist hier, dass es nicht „die“ Einstellung oder Meinung der BewohnerInnen zu einem Thema in den sozialen Medien gibt, sondern dass in den Foren unterschiedliche Meinungen und Werthaltungen aufeinandertreffen.

### 3.2.2. Hohe Identifikation mit der eigenen Wohnung und der Seestadt

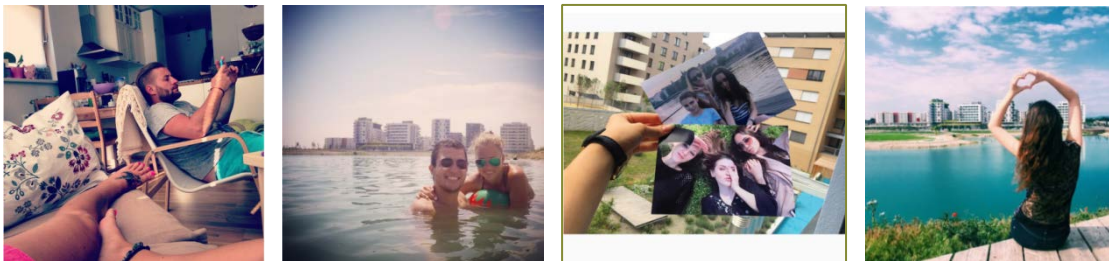


Abbildung 10: Die Seestadt auf Instagram, Quelle: öffentliche Feeds auf Instagram

Das Medienscreening lässt darauf schließen, dass sich die BewohnerInnen der Seestadt in hohem Maß mit dem Stadtteil identifizieren, auch wenn bestimmte Themenfelder von ihnen kontrovers diskutiert werden (diese werden in weiterer Folge noch benannt). Aus der Sichtung der Postings auf der mobilen Applikation Instagram ging ein hohes Maß an Identifikation mit der eigenen Wohnung hervor. Sichtbar wurden vor allem Selbstdarstellungen der BewohnerInnen zu den Themen Partnerschaft und Wohnungseinrichtung. Auf Instagram und in den FB-Bewohnerforen werden sowohl die persönlichen Wohnzimmermöblierungen als auch die Kücheneinrichtungen als Form der Selbstdarstellung gezeigt. Spezifisch für Instagram ist die Selbstinszenierung von Partnerschaft, Familie und Freundschaft, die oftmals vor der Seekulisse, aber auch in den Wohnräumen stattfindet. Sowohl aus der Analyse der internen Facebookgruppen als auch aus den Interviews geht hervor, dass Gemeinschaft und Nachbarschaft einen hohen Stellenwert haben. Diese Befunde decken sich weitgehend mit den Ergebnissen der Befragung (siehe Kapitel 6), aus der eine hohe

Wohnzufriedenheit, aber auch eine positive Bewertung des Grünraums und der Nachbarschaft hervorgeht.

### **3.2.3. Selbstorganisation von BewohnerInneninteressen via Facebook**

Teile der BewohnerInnen organisieren themenspezifische BewohnerInnentreffen. Diese umfassen gemeinsame sportliche Aktivitäten (Laufen, Workout, Joga, Kampfsport), aber auch Veranstaltungen wie Karaoke-Singen und gemeinsames Kochen.

Soziale Medien spielen in der Seestadt für die Selbstorganisation der BewohnerInnenschaft sowie für die Verbreitung von Informationen eine wichtige Rolle. Darüber hinaus organisierten sich die BewohnerInnen in internen Facebook-Gruppen, die den einzelnen Baufeldern zugeordnet sind. Sowohl bei der Organisation des Alltags als auch für die Selbstorganisation und Kommunikation der BewohnerInnen werden die internen BewohnerInnengruppen genutzt. Die geschlossenen BewohnerInnengruppen erfüllen dabei unterschiedliche Funktionen. In einigen der Gruppen unterstützten sich die BewohnerInnen gegenseitig mit dem Tauschen und Teilen von Gegenständen (Werkzeugen, Alltagsgegenständen) und Fertigkeiten (handwerklichen, sprachlichen Fertigkeiten sowie kleinen Besorgungen). Es gibt eine Facebook-Gruppe, bei der gebrauchte Gegenstände verkauft und verschenkt werden, Skills und Tools getauscht und gehandelt werden. In einer anderen Facebook-Gruppe wiederum findet die Vernetzung von Müttern statt – die Gruppe nennt sich „Seestadt Mamis“. Die bauplatzübergreifenden internen Facebook-Gruppen „Wir wohnen in der Seestadt“ und „Seestadt Allerlei“ werden auch für die Verbreitung von relevanten Informationen zu Planungsschritten und Veranstaltungen genutzt. Eine wichtige Funktion ist auch die Selbstorganisation von BewohnerInneninteressen und die Anregung von Diskussionen, wenn es um kontroverse Themen wie Mobilität und Nahversorgung geht. Einige BewohnerInnen wurden in diesem Kontext medial wirksam aktiv und traten mit EntscheidungsträgerInnen in Diskurs. Eine wichtige Funktion der internen Foren ist die einer „digitalen Bassena“, wo sich BewohnerInnen über Geschichten und Alltägliches austauschen.

### **3.2.4. Infrastrukturelle Aspekte**

Aus den Social Media Screenings geht hervor, dass sich die BewohnerInnenschaft ein größeres Angebot an Geschäften und Supermärkten wünscht. Der Blick in die sozialen Medien zeigt darüber hinaus, dass die fokussierte Ansiedelung von Einrichtungen von Wien Work an einer Stelle von manchen BewohnerInnen als nicht so positiv wahrgenommen wird. Der Wunsch besteht, in diesem Bereich der Einkaufsstraße einen breiteren Mix an Geschäften anzubieten. In den internen BewohnerInnengruppen auf Facebook wird außerdem der Wunsch nach einem dichteren Angebot an AllgemeinmedizinerInnen und einem/r Kinderfacharzt bzw. -ärztin laut (hier wird von BewohnerInnenseite mit dem hohen Anteil an Kindern in der Seestadt argumentiert). Diese Themenfelder wurden immer wieder bei den Seestadtforen aufgegriffen und diskutiert. Sie scheinen sich über den Zeitraum von mehr als einem Jahr jedenfalls zu halten.

### **3.2.5. Mobilität**

Positiv wahrgenommen wird das Angebot der Seestadt Flotte und United Cycling. Sowohl aus den Ergebnissen der BewohnerInnenbefragung (siehe Kapitel 6) als auch aus den Social Media Screenings

geht hervor, dass die Parkplatzsituation und die Form der Parkraumbewirtschaftung (mit 0,7 Parkplätzen pro BewohnerIn) nicht von allen BewohnerInnen positiv bewertet werden. Sie wird von Teilen der BewohnerInnenschaft als nicht alltagstauglich betrachtet.

Der Weg aus der Seestadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird von einigen BewohnerInnen als zu lange wahrgenommen. Ganz konkret genannt wird, dass der Weg zur U-Bahn ca. zehn Minuten lang sei, dass zu wenig Busse zur U-Bahnstation fahren und nur jede zweite U-Bahn in die Seestadt fährt. Thematisiert wird auch das Carsharing Angebot: Ende 2015 wurde dem Start von zipcar entgegengefiebert und der Wunsch nach einem breiten Carsharing Angebot (Car2go, DriveNow) ausgedrückt.

### **3.2.5. Imagebildung und Stadtbilder**

Für die Fragebogenkonstruktion wurden im Vorfeld medial verbreite Stadtbilder sowie jene, die aus den Planungsgrundlagen hervorgehen oder von den BewohnerInnen in den qualitativen Interviews angesprochen wurden, herangezogen. Diese werden nun kurz zusammenfassend dargestellt.

#### **Mediale Repräsentationen**

Die Imageproduktion und Markenbildung ist auf Steuerungsebene ein Instrument, um bestimmte Zielgruppen zu erreichen. Stadtbilder und Images, die aus den Planungsleitbildern und Hintergrundgesprächen auf Steuerungsebene für uns hervorgingen, sind:

- Die smarte Seestadt
- Die soziale Stadt
- Eine Stadt für alle/ die offene Stadt
- Ein Ort für junge kreative, kaufkräftige Mittelschichten
- Potentielle GründerInnen für Start-Ups
- Die Stadt der kurzen Wege
- Die nachhaltige Stadt
- Ein Ort zum Arbeiten und Wohnen

In den Tageszeitungen werden andere Images und Diskurse über die Seestadt tradiert und re/produziert als von den in die Herstellung involvierten AkteurInnen. Vom City-Branding werden dabei Schlagwörter wie „Smart City“ und „Pioniere“ für die Seestadt aufgegriffen.

In den Medien diskutierte Images zur Seestadt:

- Die smarte Stadt
- Die geplante Stadt
- Nicht Stadt, nicht Land
- Die Stadt der MieterInnen

#### **Imageproduktionen auf BewohnerInnenebene**

Die BewohnerInnen selbst produzieren ein durchwegs positives Image über die Seestadt und identifizieren sich stark mit ihr. Nicht nur auf Instagram werden Images von den BewohnerInnen generiert, sondern Wohnmilieus werden auch via Facebook inszeniert. Selbstinszenierungen, welche für die Seestadt stehen, betonen den speziellen „Lifestyle“. Besonders hervorgehoben wird das „Urlaubsgefühl“ und der „See“, sowie der Swimmingpool am Dach. Besonders konsumorientierte

Mittelschichten inszenieren sich auf FB und Instagram. Ein wichtiger Aspekt dabei ist die traute Zweisamkeit, besonders von jungen Paaren oder Familien, die hier ins Bild gesetzt wird. Weitere Aspekte sind Sport und Bewegung sowie Freundschaft in der Seestadt und demonstrativer Konsum, zum Beispiel von „Sushi“.

Images, die von den BewohnerInnen in den qualitativen Interviews benannt wurden, sind:

- Keine Schlafsiedlung
- Keine Satellitenstadt
- Wüstenstadt
- Ein cooles Projekt

Die Seestadt wurde als:

- Ort für Familien und Kinder
- Ort wo die Uhren langsamer ticken
- Ort für Freizeit und Sport
- Ort der guten Nachbarschaft
- Ort, der ein Urlaubsgefühl auslöst

bezeichnet.

Eine Reihe von BewohnerInnen gab darüber hinaus in den Gesprächen an, dass sich erst zeigen wird, wie sich die Seestadt entwickelt, und dass sich die Stadt erst in Entstehung befindet.

### **3.2.6. Visualisierungen der Seestadt**

Im Kontext der Fragebogenentwicklung war das Thema Imagebildung und Wahrnehmung der BewohnerInnen ein wichtiges Thema, welches auch in den sozialen Medien diskutiert wurde. Im Kontext des Besiedelungsmonitorings ist daher auch die Imagebildung mittels Renderings auf der Ebene der Steuerung seitens der Bauträger oder auch der Wien 3420 Seestadt AG wichtig - gerade weil eines dieser Renderings breit in den Medien gestreut wurde und auch in der medialen Berichterstattung oftmals gezeigt wurde.

An dieser Stelle wird entlang einer ausgewählten Visualisierung das Thema Imageproduktion und Stadtbilder diskutiert. Vor der Errichtung der ersten Wohnbau-Etappe wurde für die Medien eine Visualisierung der Seepromenade im Auftrag der Wien 3420 Seestadt AG erstellt. Es wurde hier bewusst dieses konkrete Rendering ausgewählt, da es in der Zeit der Wohnungsvergabe, vor der Fertigstellung der ersten Etappe, in den Medien verbreitet wurde. Es ist im Kontext des Besiedelungsmonitorings an dieser Stelle wichtig darzustellen, welche Stadt- und Menschenbilder potentiellen BewohnerInnen vor der Besiedelung gezeigt wurden - gerade wenn es um die Frage der Zielgruppen geht. Das Wohnservice und eine Reihe von Bauträgern zeigten potentiellen BewohnerInnen im Online-Portal andere bauplatzspezifische Renderings als Visualisierung, dabei waren immer belebte Straßen-, bzw. Freiräume zu sehen.



Abbildung 11: Visualisierung der Seepromenade in aspern Seestadt. (Bildnachweis: schreinerkastler / Wien 3420 AG)

Interessant ist im Kontext des Besiedelungsmonitorings, welche Zielgruppen auf der Visualisierung der Seepromenade zu sehen ist und wer nicht aufscheint. Auf dem Bild zu sehen sind verschiedene Nutzungen, wie Konsum, Mobilkommunikation, Mobilität auf dem Fahrrad sowie Spazieren und Verweilen. Die hier Abgebildeten sind sowohl männliche als auch weibliche tendenziell jüngere Erwachsene und Kinder. Das gesamte Bild wirkt in seiner Komposition sehr dynamisch, belebt und vermittelt Urbanität. Das cooperated Design der „Seestadt“ schreibt sich im Bild in Form von grünen Ballons, der Seestadt-Flagge als auch der grünen Schirme ein. Was die Zusammensetzung sozialer Milieus anbelangt, werden vorrangig jüngere, mobile, an Technik und Konsum orientierte soziale Gruppen in die Seestadt imaginiert. Interessant ist, wer auf dem Bild *nicht* dargestellt wird: Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, ältere Menschen oder kulturelle Vielfalt. Die Seestadt ist jung, farbenfroh, technikaffin, mobil und konsumorientiert.

In diesem Kontext ist die BewohnerInnenperspektive relevant. Sowohl aus den qualitativen Gesprächen mit den BewohnerInnen als auch aus den sozialen Medien ging hervor, dass eine Divergenz zwischen den belebten farbenfrohen Renderings und der Realität in der Seestadt wahrgenommen wird, wobei der Bewohnerschaft klar ist, dass die Seestadt sich noch im Prozess der Herstellung befindet. Dennoch gibt es BewohnerInnen, die vor Bezug ihrer Wohnungen auf Grund des Renderings von einem lebendigeren und belebteren Stadtteil ausgegangen sind.

Im Zuge der Befragung wurden auch die Wahrnehmungen der BewohnerInnen zur Images und Stadtbildern abgefragt (siehe Kapitel 5).



### 3.2.7. Ergebnisse der Sozialraumanalysen – Momentaufnahmen 2015

Die sozialräumlichen Erhebungen, die im Rahmen der Lehrveranstaltung von Masterstudierenden am Institut der Soziologie durchgeführt wurden, flossen im Projekt vorrangig in die Fragebogenentwicklung ein. Im nächsten Abschnitt findet sich eine knappe Zusammenschau von Aspekten der sozialräumlichen Erhebungen.

Nachdem die Seestadt zum Zeitpunkt der Feldarbeit noch eine Baustelle war und die Parks erst im Mai eröffnet wurden, stellen die Analysen und Beobachtungen eine wichtige Momentaufnahme dar, welche hier exemplarisch dargestellt werden. Das Seminar fand bis Juni 2015 statt und im Mai eröffneten die Parks. Weite Teile der Innenhöfe waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertig gestellt. Die Nutzungsintensivität der Innenhöfe und Parks war kurz nach Fertigstellung noch nicht sehr hoch. Es ist anzunehmen, dass sich dies im Verlauf des nächsten Jahres noch ändern wird. Die Aufgabenstellung war es jeweils eine dichte Beschreibung entlang von drei Analyseebenen basierend auf den Beobachtungen und ihrer vertiefenden Recherche (Sichtung der Planungsdokumente und Online-Auftritte) zu verfassen: Orientierungspunkte (Stadtbild und Infrastruktur), Aneignung und Nutzung der Freiräume und Parks in der Seestadt und Gemeinschaft.

### 3.2.8. Orientierungspunkte in der Seestadt (Juni 2015)

**AutorInnen: Marlene Maierhofer, Agnes Obereder, Clara Holzinger**

*"Die Gebäude so so schräg und wie mit, man fühlt sich auch teilweise wie in einem Labyrinth, wenn man da zwischen die Gebäude durchgeht. Dass man sich am Anfang überhaupt nicht auskennt, hat man das Gefühl."*  
(SP1\_M: S.1, 13-15)

In dieser Textpassage beschreibt eine interviewte Person das Empfinden der eigenen Orientierungslosigkeit, als sie zum ersten Mal in die Seestadt Aspern gelangt. Im folgenden Teil der Arbeit greifen wir das Thema *Orientierung* auf und fragen danach, welche visuellen Orientierungspunkte wir im Zuge unserer Begehungen und dem gewonnenen Datenmaterial finden konnten. Gefunden ist vielleicht keine schlechte Umschreibung für die Tatsache, dass Orientierungspunkte als solche in der Seestadt nicht eindeutig festzumachen sind. Als Orientierungspunkt wird hier ein Punkt gesehen, der einerseits einer Person hilft, sich in ihrer Umgebung zurechtzufinden, sowie andererseits auch ein Merkmalspunkt, den diese Person wiederfindet und wiederkennt und der ihr in Erinnerung bleibt. Bevor wir auf unsere Ergebnisse eingehen, was die Orientierungspunkte in der Seestadt betrifft, seien im Vorfeld noch Punkte methodischer Reflexion erwähnt:

Der Zeitraum der Erhebung im Feld war von April bis Mitte Juni begrenzt. Selbst in diesen zwei bis drei Monaten hat sich das Areal in der Seestadt verändert und es sind beispielsweise neue Bewohnerinnen und Bewohner eingezogen, der Hannah Arendt Park oder die einzelnen Geschäfte in der Maria-Tusch-Straße wurden eröffnet. Bezogen auf die Orientierungspunkte und dem lange noch nicht abgeschlossenen Bauprozess vor Ort ist erwähnenswert, dass auch die Orientierungspunkte als veränderbar angenommen werden müssen. Möglich ist etwa, dass neue Punkte hinzukommen oder alte verschwinden werden, wie es etwa ein Bewohner einer Baugruppe in einem Interview erwähnt. Die Seestadtkantine bezeichnet er als einen beliebten "Spot", an dem die ersten BewohnerInnen mit den Bauarbeitern abends zusammengewesen sind und sich über den Bauprozess unterhalten haben



(vgl. SP2\_M: S.2, 82-92). Da jedoch die Kantine ihren Standort wechseln wird, weist das darauf hin, dass Orientierungspunkte als vergänglich angenommen werden müssen. Es ist außerdem anzumerken, dass sich die Orientierungspunkte selbst verändern oder weiterentwickeln können. Der Seepark ist ein wichtiger Punkt, der sich allerdings von seiner Gestaltung und von seinem Aussehen her ständig verändert, da er beispielsweise zu Beginn der Beobachtungen noch nicht fertiggestellt war und sich auch nach der Fertigstellung immer noch weiter verändern wird. Als weitere vorübergehende Orientierungspunkte sind auch das holzturmartige Gebäude des Stadtteilmanagements zu bezeichnen sowie der Jugendtreff oder der Mini-Markt, welcher vor der Eröffnung des SPAR-Lebensmittelgeschäfts das einzige Nahversorgungsgeschäft war.

Ob ein sozialer Treffpunkt wiederum als Orientierungspunkt verstanden werden kann, hängt davon ab, ob wir in unserer Definition neben visuellen Orientierungspunkt auch Treffpunkte einbeziehen, die erklärbar machen, wo man sich in einem bestimmten Areal befindet. Dehnt man das Verständnis dahingehend aus, so würden auch soziale Treffpunkte, eventuelle "meeting points" wie die oben beschriebene Kantine, fallen. Da die Kantine aufgrund der Container, aus denen sie besteht, auch räumlich sichtbar ist und einen Platz im physischen Raum einnimmt, kann sie sowohl als visueller als auch als sozialer Orientierungspunkt gesehen werden.

Im nächsten Schritt wenden wir uns den visuellen Orientierungspunkten zu, die sich im Zuge der Auswertungen der Begehungen, Beobachtungen und Interviews herauskristallisierten: Als einer der ersten Punkte, der bei Ankunft in der Seestadt eine Auskunft darüber gibt, wo man sich auf dem Gelände befindet, ist der **Umgebungsplan** zu nennen. Direkt bei der U-Bahn Station "Seestadt" entdeckt der/die BesucherIn diesen Plan, der sich hinter einer Glasvitrine befindet. Jener stellt auf einer grafischen und etwas abstrakteren Ebene die Möglichkeit dar, a) den eigenen Standpunkt festzustellen, b) herauszufinden wie das Areal aus einer Vogelperspektive aussieht, c) wie die Straßen und Wege verlaufen und benannt sind. Vor der U-Bahn Station gibt es einen Bus, der Besucher in die Seestadt bringt. Ein Bewohner beschreibt die **Bushaltestelle "Hannah Arendt Platz"** als einen Treffpunkt (vgl. SP2\_M: S.7, 337). Innerhalb der Seestadt gibt es mehrere Orientierungstafeln, welche das Zurechtfinden und das Verstehen des Stadtaufbaus erleichtern. Diese Tafeln lassen erkennen, dass es vier wichtige Hauptstraßen gibt: Die **Janis-Joplin-Promenade**, welche im Nordosten als eine Art Grenzstraße nach „außen“ gesehen werden kann und am **See** vorbeiführt; die **Sonnenallee**, welche parallel zur Janis-Joplin-Promenade verläuft und einmal quer durch die ganze Stadt bis zur **U-Bahn-Station** führt; die **Ilse-Arlt-Straße**, welche gemeinsam mit dem **Yella-Hertzka-Park** die Grenze von Norden Richtung Westen bis zur ungefähren Höhe des **Hannah-Arendt-Parks** bildet und die **Maria-Tusch-Straße**, die bei der westlichen Stadtausfahrt mit der **Busstation „Johann-Kutschera-Gasse“** beginnt und ein horizontales Gegenstück zur Sonnenallee darstellt, mit der sie sich in der Mitte der Stadt kreuzt. Eine besondere Bedeutung kann in Zukunft voraussichtlich der Maria-Tusch-Straße zugeschrieben werden, welche die Einkaufsstraße der Seestadt ist und sich möglicherweise auch als sozialer Treffpunkt etablieren wird. Die Bushaltestelle „Johann-Kutschera-Gasse“ liegt westlich. Sie bietet einen Blick in den 22. Bezirk und führt so wie die **U2 Station „Seestadt“** die Abgrenztheit, die Eigenständigkeit, aber auch die gute Anbindung der Seestadt an die umliegende Umgebung vor Augen.

Möchte der/die BesucherIn zu Fuß zur Seestadt gelangen, bietet es sich ihr gewissermaßen an, als Abkürzung den Weg einzuschlagen, von welchem von der Ferne aus der holzturmartige Aussichtspunkt, das **„Flederhaus“** des Stadtteilmanagements, zu sehen ist. Betritt man diesen Weg,

wird man mit Bannern, die auf einem Gerüst befestigt sind, begrüßt. Auszugsweise lauten die Worte darauf "Herzlich Willkommen in der Seestadt!" oder "Gut landen + orientieren". Ein paar Schritte weiter folgen Container, in denen sich ein **Jugendtreff** sowie der **Infopoint** des Stadtteilmanagements befinden. Direkt daneben ist eine Uhr platziert, die etwas über den Container ragt und Personen, die einigermaßen mit Wien vertraut sind, als typische **Würfeluhr** der Stadt Wien bekannt ist, wie sie an öffentlichen Orten vorzufinden ist. Die Würfeluhr ist aus zweierlei Gründen interessant. Zum einen als Orientierungspunkt, zum anderen als ein Verweise auf die Zugehörigkeit zur Stadt Wien. Durch die „Wiener“ Uhr und auch anderes typisches Wiener Stadtmobiliar (Straßenschilder, Mistkübel, Litfaßsäulen) wird die Seestadt sehr deutlich als Teil von Wien markiert. Etwas weiter hinter der Uhr steht ein weiterer Container mit der Aufschrift "**Kantine**", vor dem Sitzgelegenheiten aufgestellt sind. Wie bereits erwähnt ist beziehungsweise war die Kantine zumindest vorübergehend ein beliebter Treffpunkt der BewohnerInnen.

Der Seestädter **Mini Markt** befindet sich ebenfalls in einem Container an der Sonnenallee. Für Personen, die zu Fuß von der U-Bahn-Station kommen, kann es so wirken, als ob dieser Mini Markt auf der Schwelle zwischen provisorischer und dauerhafter Seestadt liegt, gewissermaßen also eine Art Portierhäuschen darstellt, an dem vorbei man aus der „Containerzone“ zu den mehr oder weniger fertigen Gebäuden gelangt.

Der Mini Markt und die Kantine lassen erste Infrastrukturpunkte vermuten und sind – wenn auch wiederum wahrscheinlich nur vorübergehend – wichtige Orientierungspunkte. In der Seestadt vermehren sich momentan solche Infrastrukturpunkte. So gibt es inzwischen unter anderem einen Candy Shop, eine Trafik, einen Friseur, eine Buchhandlung, einen Tierarzt, ein Kosmetikstudio und einen vor kurzem eröffneten Spar.

Als ein weiterer, markanter Orientierungspunkt kann der **See** gesehen werden, der sich über ein weites Areal erstreckt und gewissermaßen das namengebende Markenkennzeichen der Seestadt darstellt. Der See tauchte auch in unseren Interviews als wichtiger Bezugspunkt auf. So meinte etwa ein Interviewpartner, dass sich die Seestadt allen voran dadurch von anderen Gebieten in Wien unterscheide, weil sie einen See habe (vgl. SP2\_H: S.3). Die BetreiberInnen der Buchhandlung an der Seepromenade gaben im Interview an, dass der See eine wichtige Rolle in ihren Überlegungen bezüglich der Standortwahl gespielt habe. Sie hätten trotz einiger Schwierigkeiten auf ein Lokal an der Seepromenade bestanden und so lange insistiert, bis das Mietobjekt geteilt und so für sie erschwinglich wurde. Diese Hartnäckigkeit begründete die InterviewpartnerInnen damit, dass dieser Standort zukunftsorientierter sei als andere, weil der See das Zentrum der planmäßig 2025 fertig gestellten Seestadt sein soll - womit in zehn Jahren voraussichtlich auch ihre Buchhandlung im Zentrum des neuen Stadtteils liegen wird (vgl. SP2\_H: S.1).

Der **Hannah Arendt Park** hat mit Anfang Mai erst kürzlich seine Pforten eröffnet, doch er ist nicht allzu groß und für BesucherInnen einigermaßen übersichtlich. Seit der Parkeröffnung Ende Mai wurde dort bereits einige Male ein Wochenmarkt veranstaltet, den ein interviewter Bewohner als überbeuert und "yuppiehaft" beschrieb. Um den Markt als sozialen Treffpunkt zu nutzen, meint er, muss man „anders ran“ (vgl. SP2\_M: S. 8, 386-394). Neben diesen Punkten kann man ebenso einzelne Häuser, die aufgrund ihrer Farben oder Gestaltung (beispielsweise lila Kacheln oder die Verwendung von Holz und Metall) auffällig sind, als Orientierungspunkte sehen.

Den oben zitierten Eindruck der Interviewten, dass die Seestadt an ein Labyrinth erinnert, in dem „man sich am Anfang überhaupt nicht auskennt“ (vgl. SP1\_M: S.1, 13-15), konnten wir im Laufe des Forschungsprozesses bestätigen. Teils mag dies mit dem noch vorläufigen Charakter mancher Teile der Seestadt zusammenhängen. Bei dem, was wir in der Zeitspanne von April bis Juni beobachteten

konnten, handelt es sich um ein Projekt, das noch nicht fertiggestellt ist und in dem Baustellen nach wie vor einen prominenten Platz im Stadtbild einnehmen. Visuelle Orientierungspunkte sind teilweise noch im Entstehen begriffen. Selbiges gilt für soziale Orientierungspunkte, die erst ausgehandelt werden müssen und die per Definition einem ständigen Wandel unterliegen.

Die Wichtigkeit von Orientierungspunkten spiegelt sich in dem folgenden Zitat aus einem Artikel über die Seestadt Aspern, der 2012 in dem Magazin „City - das Magazin für urbane Gestaltung“ erschien:

„Für die, die sich angesprochen fühlen [in die Seestadt zu ziehen, Anmerkung C.H.], bleibt es ebenfalls eine Achterbahnfahrt ins Ungewisse: Ein Stadtteil wie ein Satellit, ohne gewachsene Struktur und ohne Orientierungspunkte. Und ohne Identität, also der beste Weg zur gelebten Anonymität, wenn das geplante Konzept nicht aufgeht.“ (Jahn 2012, S.8)

In dieser Passage klingt an, dass Orientierungspunkte nur begrenzt planbar sind, ihre Entwicklung und Herausbildung aber von zentraler Wichtigkeit für die Struktur, Wahrnehmung und letztendlich auch Identitätsbildung eines neuen Stadtteils sind. Da unsere Datenerhebung gewissermaßen in der Gründungsphase stattfand und nur den ersten Besiedlungsprozess in den Fokus nehmen konnte, wäre eine Fortsetzung der Forschung zu Orientierungspunkten in der Seestadt notwendig, um weitreichendere Schlussfolgerungen zu ziehen beziehungsweise Veränderungen zu dokumentieren und analysieren.



Abbildung 10: Plan Orientierungspunkte

### 3.2.9. Der Hannah-Arendt Park

Autorin Judith Lutz

Der Hannah-Arendt Park, auch das „grüne Wohnzimmer“ der Seestadt genannt, umfasst eine Gesamtfläche von ca. 15.000 Quadratmeter. Die Eröffnung der Parkanlage fand Anfang Mai 2015 statt und liegt zwischen Wohngebiet, zukünftigen Geschäftslokalen und dem Bildungscampus, der im Herbst 2015 für die ersten Seestadt-SchülerInnen seine Pforten öffnet. Nähert man sich der Anlage über die Maria-Tusch Straße, so sieht man auf der linken Seite eine grüne Tafel, die einige Informationen über den Park, wie beispielsweise die Ko-Finanzierung durch die EU, zur Verfügung stellt. Des Weiteren erhält man hier Informationen über Ge- und Verbote innerhalb der Parkanlage. Der Park ist sauber zu halten, Hunde müssen angeleint sein, RadfahrerInnen dürfen nur den Radweg benutzen und so weiter. Erhebt man den Blick weg von der Tafel hin Richtung Grünfläche, so lässt sich ein offen gestalteter, einladend wirkender Raum finden. Auf der rechten, geteerten Seite sind einige Parkbänke zu sehen, die in teilweise eigenartiger Art und Weise zueinander gestellt sind. Die Bänke sind durchwegs aus Holz gestaltet, es sind auch Tische zu sehen. Menschen sind hier an Vormittagen nicht anzutreffen. Betritt man den Park, so liegt ein offen wirkender Raum vor dem Betrachter / der Betrachterin. Auf der Parkmauer, welche den geteerten von dem begrünten Bereich abtrennt, befindet sich ein Zitat der Philosophin und Park-Namensgeberin Hannah-Arendt (1906-1975) in schwarzer Schrift: *„Niemand hat das Recht zu gehorchen“*. In Kombination mit den vielen Verhaltensgeboten (Gebotsschildern) wirkt das Zitat etwas deplatziert, kann aber durchwegs zum Nachdenken anregen. Eine Besonderheit des Parks sind die zwei Wegeringe um den Park herum, welcher einerseits geteert und haben andererseits aber einen etwas weicheren, rötlichen Untergrund, der sie als Laufweg ausweist. Auf dem roten Weg läuft es sich wesentlich angenehmer. Es gibt einige Sitzmöglichkeiten außerhalb der Mauer während innerhalb jedoch weniger Parkbänke u.a. zu finden sind. Stattdessen gibt es viel Grünfläche, die sehr gepflegt wirkt. Immer wieder lassen sich kleine Schilder in Hundeform widerfinden, die darauf aufmerksam machen, dass Hundekot beseitigt werden muss und bei Nichtbeachtung eine Strafe von über 30 Euro droht. Eine weitere Besonderheit sind die blauen Hängematten, von denen es vier Stück gibt und die über das Areal verteilt sind. Eine davon befindet sich auf dem Hügel, die „grüne Mitte“ genannt, ziemlich zentral im Park, zwei in der Nähe des Spielplatzes und eine weitere am anderen Ende des Parks in der Nähe der öffentlich zugänglichen „Slacklines“. Der hintere Teil des Parks ist, wie auf dem Plan gut als „Kinderspiel“ erkennbar ist, für die jüngeren BewohnerInnen gedacht.

Es befindet sich hier eine Spielplatzanlage, die für unterschiedliche Funktionen aufgeteilt ist. Einerseits sind Spielgeräte in einem eingezäunten, kleineren Areal zu sehen. Andererseits sind einige Geräte frei zugänglich. Auf der Homepage der Stadt Wien wird das Konzept folgendermaßen erklärt: *Das Thema des Spielbereichs ist das "Flugfeld". Ein Kleinkinderspielbereich wird zum matschigen "Startfeld", der Kinderspielbereich zum "Flugfeld" und die älteren Kids erklettern das "Landefeld".*<sup>36</sup> Auffallend ist hier, dass sich der Boden des Spielplatzes anders gestaltet und vom restlichen Areal abhebt, denn er ist wesentlich heller (ockerfarben). Die Spielgeräte sind durchwegs aus Holz bzw. Eisen gefertigt und sind überwiegend blau eingefärbt. Neben den Spielgeräten sind

---

36 Siehe <https://www.wien.gv.at/rk/msg/2015/05/05004.html>, abgerufen am 19.Juli 2015

Holzbänke zu sehen. Hier sind die meisten AkteurInnen anzufinden. Es wird gespielt, gelacht, „Mama“ gerufen, Kinderwägen abgestellt, miteinander geplaudert und auch mal geweint. Hier wird der Park, der ansonsten sehr ruhig wirkt, zum Leben erweckt. Am Spielplatz entsteht ein Stück weit der Eindruck, dass in diesem Areal auch Menschen Zeit verbringen und nicht nur durchlaufen, um die Bedürfnisse ihres Hundes zu stillen. Die Baustellengeräusche im Hintergrund sind auch hier ständiger Begleiter. Das Piepen von Rückwärtsfahrenden LKWs, das Vorbeirattern von Traktoren, lautes Knirschen von Sägen und das schier unendlich wirkende Hämmern und Bohren bilden die Geräuschkulisse. Daran scheinen sich die Kinder gar nicht zu stören. Sie sind ausschließlich auf die Spielgeräte fixiert.

Der Hannah-Arendt Park ist Teil der sogenannten „Grünraumoffensive“ der Stadt Wien, die aufgrund des stetigen Bevölkerungszuwachses und Verbesserung der Lebensqualität auch im städtischen Raum für mehr Grünflächen sorgen möchte. Es ginge darum, Naherholungsgebiete innerhalb von Wohngebieten zu schaffen, weswegen in den neu erschlossenen Stadtgebieten Grünflächen vermehrt Teil der Raumplanung sind.<sup>37</sup> Bei meinen Beobachtungen konnte ich vor allem Kinder und deren Begleitpersonen auf dem Spielplatz sehen. Ansonsten wurde die Parkanlage nur sehr sporadisch genutzt. Meistens sind 2-er Konstellationen von einem Erwachsenen und einem Kind zu sehen. Einige Menschen spazieren auch mit ihren Hunden vorbei, die durchwegs alle angeleint waren. Ein Seestadt-Bewohner erzählte, dass es immer wieder zu Konflikten zwischen Familien mit Kindern und HundebesitzerInnen kommt. Andererseits wurde der Park in den Interviews immer wieder sehr gelobt.

Die Kinder haben viele Möglichkeiten zu spielen, die Nähe zu den Wohnhäusern und auch Grünfläche vor der Türe wurde von BewohnerInnen durchwegs als sehr positiv beschrieben. Inwiefern Erwachsene den Park für die eigene Erholung nutzen, kam nicht wirklich zum Vorschein. Bis auf einen jungen Mann, der immer wieder die Slacklines benutzte, kam die Nutzung durch Erwachsene, trotz großen Lobs für das Bestehen des Parks, nicht zur Sprache.

Bereits von Januar bis Juni 2013 fand ein „Bedarfserhebungsverfahren“ zum Hannah-Arendt Park statt. Im Rahmen des Planungsverfahrens wurde mit zukünftigen BewohnerInnen und AnrainerInnen sowie weiteren Zielgruppen ein sogenannter „Bedarfserhebungsprozess“ durchgeführt:

*„Der Bedarfserhebungsprozess umfasste neben Auftaktveranstaltung und Werkstattgesprächen diverse Workshops und Expert\_innengespräche zu den Themenbereichen Gender Planning, Mehrfachnutzung, Barrierefreiheit von Parkanlagen, Ansprüche von Jugendlichen und alten Menschen an den Stadtteilpark, Abstimmung der Planung mit der Grünraumplanung auf den unmittelbar angrenzenden Baugründen sowie allgemein den geplanten Angeboten in der Seestadt Aspern etc. Der Bezug zur Namensgeberin Hannah Arendt wurde in einem Workshop mit Schüler\_innen des Gymnasiums Heustadelgasse aufgegriffen und diskutiert und wird in die Gestaltung des Hannah-Arendt-Parks einfließen.“*<sup>38</sup> Die Planung des Parks erfolgte durch „YEWOLandscapes“ () sowie „Rita Mettler Landschaftsarchitektur“ (Berlin). YEWOLandscapes und Mettler Landschaftsarchitektur gingen als Sieger des ausgeschriebenen Wettbewerbs der Wirtschaftsagentur Wien sowie der MA3420 – Aspern Development AG, zur Gestaltung des Parks hervor. Der

---

<sup>37</sup> Vgl. <https://www.wien.gv.at/rk/msg/2015/05/05004.html>, abgerufen am 19. Juli 2015

<sup>38</sup> Siehe <http://www.sonjagruber.at/index.php/projekte/14-beispielbeitraege/127-bedarfserhebungsverfahren-zum-hannaharendt-park-in-der-seestadt-aspern-2013>, abgerufen am 19. Juli 2015



Arbeitsauftrag lautete folgendermaßen: „Der Hannah-Arendt-Park soll als urbane Parkanlage mit Naherholungsfunktion ausgestaltet werden. Die umlaufenden verkehrsberuhigten Straßen sind gestalterisch und funktional mitzudenken.“<sup>39</sup>

Der Park wird immer wieder für Veranstaltungen genutzt. In den wärmeren Monaten findet in unregelmäßigen Abständen sechsmal jährlich an Donnerstagen und Freitagen ein Markt statt. Hier werden regionale Produkte aus österreichischer Landwirtschaft angeboten. Somit soll die Nahversorgung direkt vor die Türe gebracht werden. Alle Markttage stehen unter einem bestimmten Motto.

### 3.2.10. Innenhöfe

**AutorInnen: Marlene Maierhofer, Agnes Obereder, Clara Holzinger**

Neben dem See, den Parkanlagen oder diversen Infrastrukturlinien in der Seestadt, sind es die Innenhöfe, die ein interessanter Ort für sozialraumanalytische Beobachtungen sind. In den Innenhöfen finden sukzessive Aneignungsprozesse statt. Die Innenhöfe sind ein durch Wohngebäude geschütztes Areal und sie bilden einen wichtigen Teil des sozialen Lebens der BewohnerInnen ab. Als Teil des Lebensraums der BewohnerInnen sind die Innenhöfe zusätzlich eine Schnittstelle zwischen dem öffentlichen und dem privaten Bereich. Im Folgenden gehen wir auf die von uns untersuchten Innenhöfe -des PPAG-Baus (Slim City) und der Sozialbau AG - ein und versuchen uns in einer dichten Beschreibung des Areals.

#### Sozialbau-AG

Die Wohnhausanlagen der Sozialbau AG umfassen 727 Mietwohnungen<sup>40</sup>, welche sich auf vier Häuser aufteilen, auf der Janis-Joplin-Promenade, der Sonnenallee-West, der Sonnenallee-Ost und der Maria-Tusch-Straße, wobei jedes Haus einen eigenen Innenhof hat, der einsichtig, klar abgegrenzt und jeweils unterschiedlich gestaltet ist. **Im Innenhof der Janis-Joplin-Promenade** befindet sich in der Mitte ein Spielplatz mit zwei Korbschaukeln, einem kleinen Klettergerüst und einer Sitzschaukel sowie einer Sandkiste oberhalb des Spielplatzbereichs, der sich durch Fallschutzplatten von der restlichen Fläche, die begrünt ist, abgrenzt. Die Nutzung des Spielplatzes ist mit einer Tafel versehen, auf der Ge- und Verbote stehen wie „kein Fußballspielen“, „keine Flaschen“, „keine Hunde“, „Rauchverbot“ und „Müll in den Mülleimer“. Außerhalb des Spielplatzbereichs sind Holzbänke mit hohen Rückenlehnen im Boden verankert. Das Janis-Joplin-Promenaden-Haus hat im Erdgeschoss zwei Wohnungen, die eine Terrasse haben, welche durch einen, etwa einen Meter hohen, Maschendrahtzaun vom restlichen Innenhof abgegrenzt sind. Eine der Terrassen ist zusätzlich mit einem zirka 1,70 m hohen Sichtschutz abgeschirmt. Die andere Terrasse hat keinen Sichtschutz und man sieht einige Kisten, einen Wäscheständer mit Wäsche und einen Stuhl. Der Spielplatz wird während den Beobachtungszeiten nur selten benutzt und wirkt leer und sauber. Der Innenhof wird vor allem zum Durchqueren genutzt, da die meisten PassantInnen die asphaltierten Gehwege nutzen, um durch den Hof auf die Hauptstraße zu gelangen. Sie kommunizieren dabei kaum bis gar nicht miteinander, sondern gehen sehr zielgerichtet und

---

<sup>39</sup> Siehe <http://www.architekturwettbewerb.at/competition.php?id=1104> , (abgerufen am 19.Juli 2015)

<sup>40</sup> <http://www.aspern-sozialbau.at/content/haeuser/ueberblick.html> (zuletzt abgerufen 31.07.15)

bestimmt in eine Richtung. Es befinden sich vor allem Frauen zwischen 25 und 35 Jahren mit einem Kind dort, sowie Männer im Alter von 20 bis 40 Jahren, die den Hof einzeln mit einer Sporttasche oder mit einem Getränk in der Hand verlassen. Ein Junge erzählt in einem Gespräch, dass er mit seiner Mutter hierhergezogen ist, sich gut eingelebt hat, Freundschaften mit Nachbarskindern geschlossen hat und mit ihnen gemeinsam regelmäßig am See ist, um dort zu grillen. Einer Frau mit Kind gefiel der Name "Janis-Joplin-Promenade" so gut, dass sie sich „spaßhalber“ für eine Wohnung beworben hat.

Im **Innenhof der Sonnenallee-Ost** befindet sich ein Pool, der durch einen zirka 1,60 Meter hohen Maschendraht und einem Drehkreuz, das den Eingang zum Poolbereich darstellt, abgegrenzt ist. Der Bereich um den Pool ist mit Betonfliesen verlegt, auf denen Holzbänke stehen. Der Pool besteht aus zwei Becken, wovon eines für Kleinkinder gedacht sein dürfte. Auf der einen Seite im Poolbereich ist eine Grünfläche. Außerhalb des Pools befindet sich ein Spielplatz, der aus drei Hügeln besteht, die eine sandähnliche Farbe haben. Auf der anderen Seiten sind Schnüre angebracht, die wohl zum Klettern gedacht sind. Da die Hügel zirka einen Meter hoch sind, macht es den Anschein, als wäre dieser Spielplatz für Kleinkinder vorgesehen. Neben den Sandhügeln gibt es eine Metallrutsche und einen Bereich mit Sand, in dem zwei kleine Sitzgelegenheiten angebracht sind. Die Vermutung, dass die "Spielgeräte" vorwiegend von Kleinkindern genutzt werden, bestätigt sich im Zuge unserer Beobachtungen, indem wir sie darauf turnend und spielend vorfinden. Es befinden sich auf zwei Seiten Bänke aus Beton. Diese haben auf der Oberfläche teilweise eine Holzverkleidung, die wohl als Sitzfläche gedacht ist. Im gesamten Innenhof befinden sich sehr helle Fliesen, der Boden ist nicht asphaltiert. Die Wohnungen der Häuser rechts vom Pool haben teilweise Balkone, die auf den Innenhof ausgerichtet sind. Bei den Beobachtungen mit Schönwetter war der Poolbereich jeweils mit rund 40 – 50 Personen besetzt. Der Zutritt ist den BewohnerInnen vorbehalten, die über einen Chip verfügen, der das Drehkreuz aktiviert. Eine Bewohnerin berichtet in einem Gespräch, dass es auch auf den Dächern der Sozialbau AG Bauten Pools gibt. Jeder Wohnung sei jeweils nur ein Pool zugeteilt. Allerdings verfüge nur der Schwimmbereich im Innenhof über ein Babybecken, wie eine schwangere Interviewpartnerin bedauernd erzählte. Die Anwesenden liegen auf einem Handtuch in der Wiese, lesen etwas, reden miteinander, telefonieren oder liegen einfach im Gras oder auf den Holzpritschen. Die Menschen im Wasser schwimmen, spielen mit einem Wasserball, halten sich am Rand fest und schauen in eine Richtung als würden sie ein bestimmtes Geschehen beobachten. Die häufigste Konstellation ist eine Frau mit einem oder zwei Kind(ern). Der Spielplatzbereich wird vorwiegend von Kindern im Alter zwischen vier und zwölf Jahren genutzt. Interaktionen und Gespräche finden nicht nur im Schwimmbereich statt, sondern auch zwischen Personen, die am Balkon stehen und unten stehenden Personen etwas zurufen wie etwa, ob sie den Einkauf schon erledigt haben. Die Gehwege des Innenhofs werden hauptsächlich als Hinweg zum und Heimweg vom Pool benutzt. Einige Personen oder auch NachbarInnen scheinen einander bereits zu kennen, sie führen kurze Gespräche und selbst die Beobachtenden werden mit einem "Hallo" begrüßt. Was die Bewegungsrichtungen betrifft, wird von den links- und rechtstehenden Gebäuden aus zum Pool hingegangen sowie umgekehrt vom Pool weg zu den Häusern links und rechts. Bewegungen gibt es sonst noch innerhalb des Schwimmbereichs sowie auf dem Spielplatz.

---

41 Nähere Informationen siehe unter: <http://www.ppag.at/de/projects/slim-city/> (zuletzt abgerufen 31.07.15)



Die Innenhöfe Sonnenallee-Ost und Sonnenallee-West heben sich beide durch treppenartige Niveauunterschiede von der Straße ab, womit die Innenhöfe der Sozialbau AG klar von dem Durchzugsareal abgegrenzt sind. Im **Innenhof Sonnenallee-West** befinden sich eine Grünfläche, ein überdachter Sandbereich, eine Korbschaukel und eine Wippe. Die einzelnen Bereiche sind jeweils durch eine kleine Steinmauer oder einen anderen Bodenbelag abgegrenzt. Es sind Bäume gepflanzt, welche in einigen Jahren vermutlich Schatten spenden werden. Der Innenhof wird aufgrund der Lage kaum zum Durchqueren benutzt und wirkt eher ruhig. Die Menschen gehen zielgerichtet in und aus den Hauseingängen des Innenhofs. Die Grünfläche wird hauptsächlich von Kindern zum Spielen benutzt.

Die **Innenhöfe des PPAG-Baus** befinden sich auf dem Baufeld D8, das Slim City heißt. Das Konzept dahinter steht für eine Stadt in der Seestadt.<sup>42</sup> Es soll hier ein dichter Wohn- und Nutzraum geschaffen werden, der alles Notwendige umfasst. Die Slim City besteht aus 178 Wohnungen mit Gemeinschaftsflächen kombiniert mit Geschäftsflächen, Büros und Gastronomie. Der Entwurf stammt unter anderem von Anna Popelka und Georg Poduschka von PPAG Architects, welche die Slim City für den Bauträger EGW Heimstätte Gesellschaft GmbH konzipiert haben. Aufgrund der Anordnung der 13 verschiedenen hohen Häuser entstehen mehrere kleine Innenhöfe, die verwinkelt und ohne klares Zentrum sind. Diese Innenhöfe sind teilweise durch Bodenmarkierungen und verschiedene Bodenbeläge strukturiert. Die dominierenden Farben der Slim City sind Schwarz, Ocker und Rot. Laut Kerim Aydogan, dem Betreiber des Candy Shops in der Slim City, ist die Idee, dass die BewohnerInnen einander nahe sind und viel Kontakt mit den NachbarnInnen möglich sein soll. Die Nutzung der Innenhöfe soll durch unter den BewohnerInnen ausgehandelt werden. In den einzelnen Innenhöfen findet man Bodenmarkierungen, welche einen Bereich vor den Terrassentüren abgrenzen, sowie Markierungen in der Mitte des Hofes, die wie eine Laufbahn, eine Vorlage zum Tempelhüpfen oder ein Basketballfeld aussehen. Auch ein Rechteck und X-Kreuze sind an einigen Stellen aufgemalt. In den Bereichen bei Haus Nummer 9 und Haus Nummer 3 bzw. 12 befindet sich jeweils eine zwei Quadratmeter große Grünfläche mit Bäumen und am Boden liegenden Baumstämmen, die so platziert sind, als wären sie zum Balancieren oder darüber Gehen gedacht.

Die Grünflächen sind von einer Versickerungsstelle für Regenwasser umgeben. Durch diese Gestaltung ergeben sich drei HauptInnenhöfe: Die beiden Innenhöfe, in denen eine Inselgrünfläche ist und der Hof zwischen diesen beiden, durch den sich die aufgezeichnete Laufbahn zieht. In den Höfen stehen zwei Plastiksitzgelegenheiten (Enzis) sowie ein Reifen zum Wippen und eine Schaukel, die durch Fallschutzplatten vom asphaltierten Bereich abgegrenzt ist. Alle Erdgeschosswohnungen haben Terrassen, welche durch weiße Bodenmarkierungen vom restlichen Innenhof getrennt sind. Es gibt rund 15 Terrassen, wovon bei der Hälfte aufgrund von aufgestellten Gartenmöbeln eine Nutzung zu vermuten ist. Bei rund 10 Terrassen sind andere Elemente wie Blumenstöcke zu sehen. Die meisten Möbel bestehen aus Holz, teilweise sind sie auch eingefärbt. Auf der Terrasse des SOS-Kinderdorf-Kinderheims im Haus Nummer 9 befinden sich beispielsweise ein kleiner blauer Plastikstuhl sowie eine Türmatte. Zu allen Beobachtungszeitpunkten sind die Rollläden der meisten Terrassen heruntergelassen, ganz geschlossen oder schräg gekippt. Die meisten Balkone haben einen Sichtschutz. Vor dem Haus Nummer 9 stehen Fahrräder. Zu einem Beobachtungszeitpunkt

---

<sup>42</sup> Wobei mit „öffentlich“ hier gemeint ist, dass dieser Bereich für alle zugänglich und nutzbar ist.

(wochentags, Nachmittag) wird die Terrasse des SOS-Kinderdorf-Kinderheims von mehreren Personen genutzt und es befinden sich Kreidezeichnungen auf dem Asphaltboden vor der Terrasse. Bei einer Beobachtung liegt in der Grünfläche vor dem Kinderheim ein Ball und auf der Stiege hoch zum Haus befinden sich Flecken. In den Aushängekasten sind beispielsweise die Hausordnung, Hinweise zur Facebookvernetzung, Aufruf bezüglich weiterer Volksschulklassen oder die Entscheidung seitens der EGW, dass Wandflächen aus Sichtbeton selbstständig gestrichen werden dürfen. Der Innenhof wird sowohl zum Durchqueren als auch zum zielgerichteten Hin- und Rückweg von den einzelnen Häusern benutzt. Im Beobachtungszeitraum nutzen vor allem Kinder und Jugendliche den Innenhof und Familien. Ein junges Paar sagt in einem Gespräch, dass sie bewusst in die Slim City gezogen sind, um hier eine Familie zu gründen und, dass sie sich bereits eingelebt haben und sich sehr wohlfühlen. Kerim Aydogan vom Candy Shop ist mit seiner Kundschaft und dem Betrieb sehr zufrieden. Er hat den Eindruck, dass hier vor allem Singles und Jungfamilien einziehen sowie Menschen, die Stadt- und Landleben zugleich haben möchten. In der Slim City bekommt man, wenn man aus dem Haus geht, alles, was man braucht und wohnt zugleich in einer ruhigen Lage mit sehr vielen Grünanlagen. Er beschreibt die Menschen, die hier wohnen und bei ihm einkaufen als sehr freundlich und betont, dass man sich untereinander kennt und grüßt. Der Kantinenbetreiber Mile Savic beschreibt, dass er eine Tendenz zur Zusammengehörigkeit beim Zusammenleben der Menschen in der Seestadt spürt und könnte sich, wie auch Herr Aydogan, vorstellen, selbst hier zu wohnen. Er betont aber, dass präventive Maßnahmen getroffen werden sollten, die eine Instandhaltung der Gebäude und Grünanlagen als auch ein Miteinander der Menschen gewährleisten.

## **Resümee**

Zusammengefasst vermitteln uns die PPAG und die Sozialbau AG Innenhöfe, was die materielle Ausstattung des Raums anbelangt, sehr unterschiedliche Eindrücke. Die PPAG Innenhöfe wirken aufgrund des dunklen Asphaltbodens, der drei kontrastreichen Grundfarben und der unkonventionellen Bodenmarkierungen zum einen sehr homogen, zum anderen hinterlassen sie einen avantgardistischen Eindruck. Die Grenzziehungen zwischen den einzelnen Nutzungsbereichen —Spielbereich, Privatbereich, allgemeiner Innenhof, etc.— sind unkonventionell, da sie nur durch Bodenmarkierungen vorgegeben sind. Es gibt keine physisch unüberwindbaren, wohl aber symbolischen Barrieren zwischen den verschiedenen Bereichen. Die Grenzen sollen wohl unter den BewohnerInnen ausgehandelt werden, indem Vertrauen und soziale Kontrolle vorausgesetzt wird. Durch die Anordnung und die Höhe der Häuser entsteht ein Gefühl der Enge. In der Rolle der Passantin oder des Passanten gewinnt man den Eindruck exponiert zu sein und in einen privaten Raum einzudringen. Dies mag daran liegen, dass es dicht nebeneinander auf der einen Seite eine private Ebene (Terrassen, Balkone) und auf der anderen eine öffentliche Ebene gibt. Die Grenzen zwischen diesen beiden Bereichen sind aber so unkonventionell gezogen, dass eine doppelte Irritation entsteht: einerseits ein Unbehagen für hauserterne PassantInnen, die sich wie Eindringlinge fühlen, andererseits aber auch ein Mangel an Privatsphäre für die PPAG-Bau-BewohnerInnen selbst.

Dieser Eindruck wurde uns in Gesprächen mit zwei Seestädterinnen bestätigt. Eine Bewohnerin der Slim City meinte, dass eigentlich nie jemand in den Höfen sitze, denn „wer will schon mitten im Hof sitzen“? Sie meinte, sie sei sehr froh über ihre Privatsphäre am Balkon. Eine Bewohnerin der Sozialbau AG hingegen meinte, als „Hausfremde“ sei es ihr unangenehm, durch die PPAG-Innenhöfe zu gehen, weil man nicht wisse, ob man gerade über jemanden private Terrasse gehe. Die Gestaltung vermittele ihr das Gefühl, Außenseiterin zu sein und nicht dazu zu gehören, weil sie die Markierungen

nicht ganz verstehe. Gewissermaßen kann man folglich sagen, dass die BewohnerInnen der PPAG-Bauten durch ein geteiltes Wissen über die symbolische Ordnung der Höfe eine Gemeinschaft bilden, von der die restlichen SeestädterInnen bis zu einem gewissen Grad ausgeschlossen sind.

Die Sozialbau AG Innenhöfe wirken aufgrund der klar getrennten Innenhöfe mit jeweils unterschiedlicher Gestaltung offen und übersichtlich. Weniger ist es ein Gefühl der Beengtheit, das aufkommt, als vielmehr ein Gefühl von Anonymität hier als externe Person nicht aufzufallen. Man fühlt sich eher als Teil des Gesamtgeschehens und eine Teilnahme daran ist nicht ausgeschlossen. Die Grenze zwischen privat (Terrassen, Balkone), halböffentlich (Schwimmbereich für BewohnerInnen) und öffentlich wird hier durch physische Barrieren markiert. Die Nutzung der einzelnen Bereiche ist durch Schilder, Verweise auf Ordnung und Zäune vorgegeben. Das weist daraufhin, dass die soziale Ordnung anhand von Regeln, die öffentlich sichtbar sind, kontrolliert werden soll.

Inwiefern die unterschiedlichen vorgefundenen räumlichen Strukturen dazu führen, dass jeweils unterschiedliche soziale Interaktionen begünstigt werden, stellt unsere abschließende Frage dar. Unsere Hypothese ist, dass durch die halböffentliche 43 Ebene im Sozialbau AG Innenhof, möglicherweise eher ein häuserinternes „Wir-Gefühl“ im Entstehen ist, das wir (bis dato) in der Slim City nicht beobachten konnten. Der hausinterne Poolbereich zeigt sich als sozialer Treffpunkt, die BewohnerInnen sind unter sich und können engere soziale Kontakte knüpfen. Andererseits ist es aber auch möglich, dass der PPAG-Bau durch seine exzentrischere Gestaltung und seine symbolische Ordnung, deren Verständnis ein "esoterisches" Wissen voraussetzt, ein gewisses Zusammengehörigkeitsgefühl erzeugt. Sehr wahrscheinlich ist es jedenfalls, dass das Zusammengehörigkeitsgefühl der BewohnerInnen untereinander durch die räumlichen Charakteristika der einzelnen Bauprojekte auch intern ausdifferenziert wird und die sie sich mitunter zwar als SeestädterIn sehen, aber eben auch einem bestimmten Gebäudekomplex zugehörig fühlen.

### **3.2.11. Gemeinschaft in der Seestadt**

#### ***Autorin: Vera Galistl (Ergebnis aus der Sozialraumanalyse)***

Gemeinschaft als Zusammenkommen und Zusammensein zwischen Nachbarn und Nachbarinnen hat in der Seestadt in vielfältiger Art und Weise Einzug gefunden. Zunächst wird sie in Planungs- und Informationsbroschüren der Stadt Wien erkennbar, in denen konkret auf ein Konzept von Gemeinschaft verwiesen wird, das sich auf gemeinsames Handeln und Leben von Menschen in der Seestadt bezieht. So schreibt etwa Dipl.-Ing. Kurt Hoffstetter in seiner damaligen Funktion als Leiter der Abteilung Landschafts- und Freiraumgestaltung der MA 18 und Zielgebietskoordinator für die Seestadt aspern in Bezug auf das Projekt: *„Man baut (...) keine Stadt. Anderorts vielleicht, hier nicht. Hier entstehen Quartiere. Heißt was? Kümmern. Um die anderen, um das Eigene, ums Gemeinsame. (...) Zulassen. Gemeinschaft erzeugen. Basis für Erinnerung. Und für Stadt.“* (Hofstetter, 2011, 21). Gemeinsames Tun und bewusst gestaltetes gemeinsames Handeln zwischen Menschen ist so als grundlegende Idee in der Projektentwicklung der Seestadt erkennbar. Dies wird auch durch konkrete Aktivitäten und Werkzeuge untermauert, etwa durch die Gestaltung von Freiräumen, die

---

43 Der Schwimmbereich, der den HausbewohnerInnen vorbehalten ist.

Gemeinschaftsbildung unterstützten sollen (Wien 3420 Aspern Development AG, 2011:66) oder eine kleinräumige Infrastruktur in der Seestadt selbst (ebd., 54). Damit wird Gemeinschaft als Idee der Seestadt nicht nur abstrakt in der Städteplanung deutlich, sondern findet in der architektonischen Gestaltung der Stadt selbst und – wie gezeigt werden wird – auch im Handeln der BewohnerInnen statt.

In der Gestaltung der Seestadt finden sich Gemeinschaftsaspekte in vielerlei Hinsicht wieder. Im Rahmen von strukturierten teilnehmenden Beobachtungen wurden etwa Grünflächen wie etwa Parks, aber auch Innenhöfe und Spielplätze sowie Gemeinschaftsräume in den Wohnanlagen selbst und auch private Gärten, Balkone und Terrassen als räumliche Aspekte der Gemeinschaftsbildung identifiziert. Besonders interessant ist hierbei die Beobachtung, dass eine eindeutige Trennung zwischen öffentlichem und privatem Raum teilweise in der Gestaltung der Balkone und Gärten aufgegeben wurde – etwa, wenn private Gärten direkt und ohne erkennbare symbolische Abgrenzung direkt in öffentliche Grünflächen übergehen. Diese nicht eindeutige Trennung der Räume macht eine aktive Auseinandersetzung mit Möglichkeiten der Grenzziehung durch BewohnerInnen nötig und findet auch, etwa im Rahmen von Abgrenzungen durch Bänder, Schließen von Rollläden oder Aufstellen von eindeutig als privat zu erkennenden Möbeln, statt. Damit ist eine aktive Auseinandersetzung mit dem Raum durch bauliche Strukturen in der Seestadt vorgegeben – und diese kann auch die Basis für eine aktive Auseinandersetzung mit Anderen bieten, etwa im Rahmen von Gemeinschaftsterrassen, Gemeinschaftsräumen, oder Spielplätzen, die durch umliegende Wohnhäuser einsehbar sind.

Neben dem Verfestigen einer Idee von Gemeinschaft in baulichen Strukturen der Seestadt finden sich auch im Handeln und Reflektieren der interviewten BewohnerInnen Hinweise darauf, dass gemeinschaftliches Handeln eine wichtige Dimension in der Seestadt darstellt. So beschreibt eine Interviewpartnerin die Seestadt so: „Also der Grätzlgeist ist schon recht stark – man versucht alles, was schon da ist, zu unterstützen“ (I1, 3). Neben dem Wunsch, lokale AnbieterInnen auch finanziell zu unterstützen und sie so längerfristig in die Gemeinschaft einbinden zu können, finden sich in den Interviews auch Wünsche nach einem gemeinsamen BewohnerInnenfest (I2, 2), einem gemeinsamen Anlegen eines Gemüsebeetes (I4) oder eines gemeinsamen Bücherschranks zum Austauschen von Büchern (I1, 7). Auch der Austausch im Stiegenhaus oder auf der Straße (I1, 8), Picknicks im Park (I2, 6) oder ein Treffen auf Gemeinschaftsterrassen (I2, 7) werden genannt.

**Gemeinschaft und Identität.** Diese Gemeinschaftsideen und dieses Gemeinschaftshandeln tragen auch dazu bei, eine Identität oder Marke der Seestadt zu etablieren. Auch dieser Gedanke findet sich in Papieren der Wien 3420 Aspern Development AG, etwa, wenn beschrieben wird, dass die „Marke Seestadt“ auch als Arbeit an der Identität des Projektes verstanden werden sollte oder die Seestadt als ein Gemeinschaftshaus beschrieben wird, das durch eine gemeinsame Idee verbindet (Wien 3420 Aspern Development AG, 2011). Diese Zusammenhänge zwischen gemeinschaftlichem Handeln, sich als Gemeinschaft fühlen und dadurch auch eine Identität als SeestadtbewohnerInnen aufzubauen, werden auch in den BewohnerInnen-Interviews besprochen. So berichtet etwa eine Interviewpartnerin, dass sie offiziell als erste Bewohnerin ihres Hauses begrüßt und auch ihr Foto im Internet veröffentlicht wurde (I2, 5). Dies trägt zur Unterstützung einer „Pionierstimmung“ (Wien 3420 Aspern Development AG, 2014, 7) und eines „Gemeinschaftsgefühls“ (ebd.) bei. Hier wird auch deutlich, dass es sich bei der Identitätsbildung durch ein Gemeinschaftshandeln nicht nur um ein „Wir“- sondern auch um ein „die Anderen“-Gefühl handelt. So lassen sich in den Interviews Stellen finden, in denen Gruppen als „die Anderen“ besprochen werden, meist im Zusammenhang mit

negativen Gefühlen diesen Gruppen gegenüber. Dies wird etwa deutlich, wenn von „TouristInnen“ (I1, 4) gesprochen wird, die am Wochenende „in Scharen“ (ebd.) kommen. Diese wurden anfangs positiv aufgenommen, „aber jetzt ist es schon nervig.“ (ebd.). Neben den TouristInnen wird auch die Gruppe der „Alteingesessenen“ als die anderen beschrieben, etwa Jugendgruppen, die „von außerhalb“ (ebd., 8) in die Seestadt kommen: „Also die kommen und hängen hier ab, weil es gibt schon viel zu schauen. Das ist teilweise ein Problem.“ (ebd.). So wird Gemeinschaft in der Seestadt auch durch Abgrenzungen zu anderen Gruppen ermöglicht.

**Grenzen der Gemeinschaft.** Gemeinschaftliches Handeln ist allerdings, auch in der Seestadt, nicht allen Menschen im selben Maße zugänglich. So lassen sich auch in den erhobenen Daten Zugangsbarrieren identifizieren, die gemeinschaftliches Handeln für einzelne Gruppen erschweren. Dieses Problem wurde von der Stadt Wien bereits in der Projektplanung mitbedacht: „Jede Konzentration auf einen Lebensstil und auf spezielle Nutzerprofile hätte zur Folge, dass alle Gruppen, die nicht den angesprochenen Schema entsprechen, ausgeschlossen würden - was sicher nicht das Ziel einer Stadtplanung sein kann, die sich als ganzheitlich versteht“ (Wien 3420 Aspern Development AG, 2011, 16). Trotzdem finden sich in den Interviews unterschiedliche Grenzen gemeinschaftlichen Handelns, die eben dieses Handeln für unterschiedliche Menschen zugänglich machen oder eben auch versperren.

Einerseits wird berichtet, dass durch eine starke Fokussierung auf Jungfamilien andere Gruppen nicht im selben Maße Zugang zur Gemeinschaft finden können. So beschreibt eine Bewohnerin: „Ich denke, das ist ein Unterschied, wenn man als Familie hinzieht (...). Aber wenn du so wie ich, allein, hingezogen bist... Also ich kann ja nicht die Leute ansprechen, auf der Straße unten“ (I2, 2). Neben Personen in der Nachfamilienphase werden in den Interviews auch ältere Menschen (I2, 3), Jugendliche (I1, 4) und Singles (ebd.) genannt. Andererseits wird in den Interviews auch deutlich, dass gemeinschaftliches Handeln eine Vielzahl von Ressourcen voraussetzt, die nicht allen BewohnerInnen in ähnlichem Maße zur Verfügung stehen. Zentral sind hier vor allem finanzielle Ressourcen, aber auch die Übernahme von Verantwortung: „Aber es ist prinzipiell so, dass man was machen kann, aber es soll halt nichts kosten und man muss sich selbst organisieren“ (I1, 7). Daneben spielt hier auch die Ressource Zeit eine Rolle, aber auch eine Form von persönlicher Überwindung und Mut. Hier wird deutlich, dass gemeinschaftliches Handeln auch kulturelles und soziales Kapital voraussetzt: „Aber ich glaub, ich muss mich einfach trauen und mir die Zeit nehmen und da was organisieren“ (I2, 7).

Im Datenmaterial wird deutlich: Gemeinschaftliches Sein und Handeln spielt in der Seestadt nicht nur als abstraktes Ziel in der Stadtplanung, sondern auch in der Auseinandersetzung der BewohnerInnen mit ihrem Wohn- und Gemeinschaftsraum und auch ihren Konstruktionen ihrer Identitäts- und Gruppenzugehörigkeit als BewohnerInnen der Seestadt eine Rolle. Die Einschätzungen dieser waren in den Interviews überwiegend positiv. Dabei sollte allerdings nicht übersehen werden, dass gemeinschaftliches Handeln, das auch als normativer Anspruch formuliert wird, nicht allen Gruppen zugänglich ist, und nicht nur ökonomisches, sondern auch soziales und kulturelles Kapital erfordert.

### **3.2.12. Sekundärdaten zur Bewohnerschaft**

Die folgende soziostrukturelle Beschreibung der Bewohnerschaft basiert auf den Daten des Bevölkerungsregisters (Stichtag 1.10.2015, MA 23). Zum Stichtag 1.10.2015 wohnten 5.325 Menschen in der Seestadt. 51% der BewohnerInnen sind Frauen und 49% Männer. Die Seestadt ist im Vergleich zur Gesamtstadt im wahrsten Sinne des Wortes eine junge Stadt. In dem Stadtteil sind 25% der BewohnerInnenschaft unter 19 Jahre, 26% sind zwischen 19 und 27 Jahre alt, die größte Altersgruppe sind mit 36% die 28 bis 44 Jährigen, 12% sind 45 bis 64 Jahre und 1% der BewohnerInnen sind über 65 Jahre alt. Der Großteil der BewohnerInnen, nämlich 61%, wohnt in Mehrpersonenhaushalten, 39% leben in Einpersonenhaushalten. Der geringe Anteil an Einpersonenhaushalten korrespondiert mit dem geringen Anteil an älteren Personen. 32% leben zu zweit, 16% zu dritt, 10% zu viert, 2% zu fünft und 1% zu sechst. Hingegen ist der Anteil an Personen an im Ausland geborenen Personen etwas höher als der Anteil für gesamt Wien. 40% der BewohnerInnen sind nicht in Österreich geboren, 16% sind in einem EU-Staat auf die Welt gekommen und 24% in einem Land außerhalb der EU. Wenn im Vergleich dazu die Kinder unter 10 Jahren in der Seestadt betrachtet werden - insgesamt sind es 963 - zeigt sich folgendes interessantes Bild: Von ihnen sind 88% in Österreich geboren, 7% innerhalb der EU und 5% außerhalb der EU. Was die Internationalität anbelangt, sind 18% EU-BürgerInnen, 20% kommen aus einem nicht EU-Land und 38% haben eine andere Staatsbürgerschaft als die österreichische.

#### **Woher kommen die BewohnerInnen der Seestadt?**

Eine wichtige Quelle für die Beantwortung dieser Frage sind die Daten des Wohnservice Wien (Quelle: Vergabestatistik 2014). Aus dem 22. Bezirk sind immerhin 20% in den neuen Stadtteil gezogen, weitere 7% kommen aus angrenzenden Bezirken (20, und 21. Bezirk) und 66% sind aus den restlichen Wiener Bezirken hinzugezogen. Ein kleiner Prozentsatz, mit 4% kam aus den Bundesländern und 1% zog aus dem Ausland zu.

Eine detailliertere Darstellung der Sozialstruktur der BewohnerInnenschaft und der Zuzugsgründe findet sich in den Kapiteln 5 und 6 (BewohnerInnenbefragung).

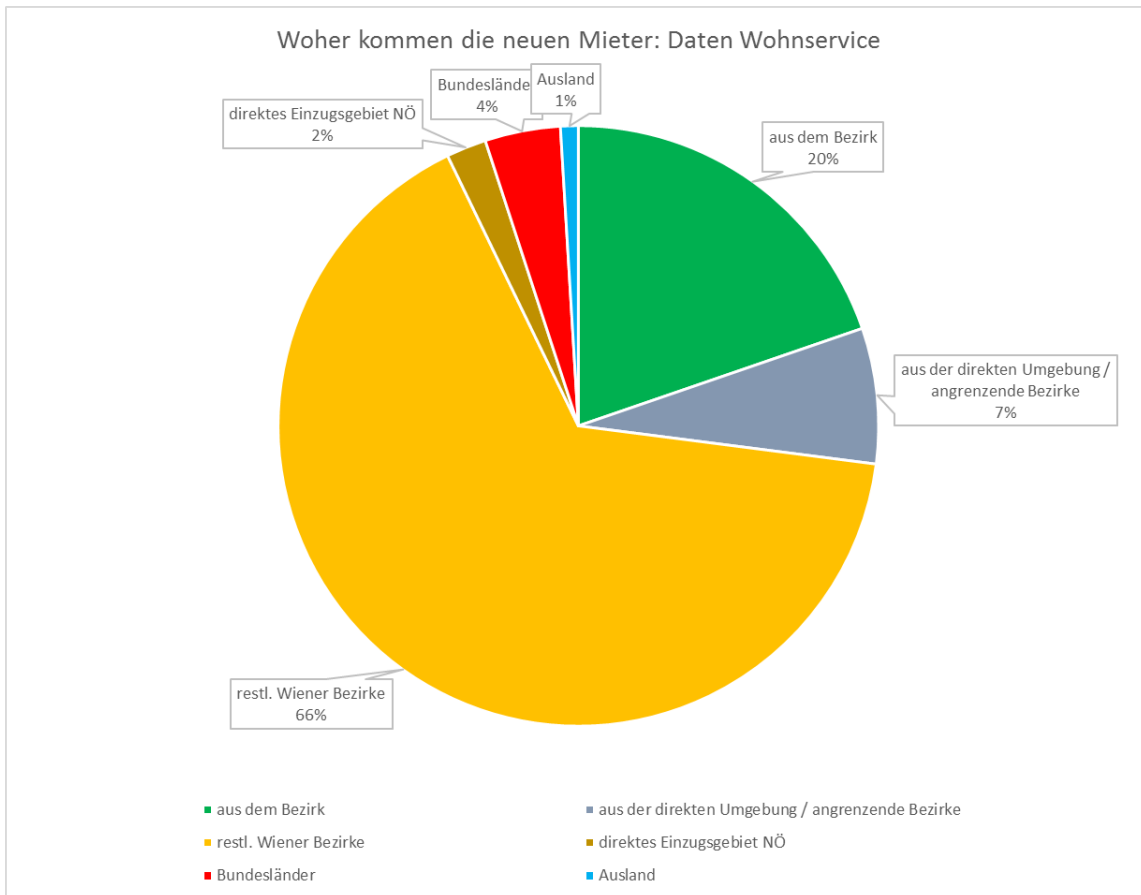


Abbildung 11: Wanderstatistik Wohnservice, Quelle: Vergabestatistik 2014



Tabelle 2: Quelle: Wohnservice Wien – Vergabestatistik 2014Quelle: Wohnservice Wien – Vergabestatistik 2014

Bauträger	Internetaufrufe	Anmeldungen	Besichtigungen	Absagen	Vergaben	Anzahl Anbotswohnun- gen	Eigentmittel/m <sup>2</sup>	Monatli. Belastung/m <sup>2</sup>	Förderungsart	Anzahl Anbotswohnun- gen	Anzahl Wohnungen Gesamt
APHRODITE	40.812	1.622	370	347	29	35	150,07	9,74	WBI 2011-Miete	35	69
ARWAG	21.822	541	84	66	21	21	88,00	7,30	Neubau-Miete-Miete	21	62
EGW-Heimstätte	55.107	1.449	207	160	49	50	88,93	7,51	Neubau-Miete-Miete Neubau-Miete-	50	150
GARTENHEIM	19.108	472	69	49	17	17	82,00	7,48	Genossenschaft	17	34
JAspern Baugruppe	8.776	125	39	36	4	4	2.217,50	2,54	Neubau-Eigentum-Eigentum	4	10
NEULAND	63.910	1.972	608	553	63	90	149,76	9,83	WBI 2011-Miete	90	174
NEULAND	80.802	2.749	612	555	68	78	148,93	9,78	WBI 2011-Miete Neubau-Miete-	78	151
NEUNKIRCHEN	12.670	234	64	55	9	9	270,86	7,64	Genossenschaft	9	26
ÖVW	58.716	1.512	193	142	57	57	91,71	7,44	Neubau-Miete-Miete	57	163
ÖVW	51.775	2.112	450	360	19	29	147,06	9,66	WBI 2011-Miete	29	57
ÖVW	103.138	4.328	1.034	865	57	79	147,55	9,84	WBI 2011-Miete	79	156
ÖVW	43.351	1.838	435	356	27	36	146,83	9,64	WBI 2011-Miete	36	72
ÖVW	33.889	1.121	306	262	15	23	146,72	9,67	WBI 2011-Miete	23	46
SCHÖNERE ZUKUNFT	35.330	1.054	250	198	31	31	150,00	9,41	WBI 2011-Miete	31	61
STEG	151.196	6.551	1.511	1.475	61	88	500,00	7,78	WBI 2011-Miete	88	175
URBANBAU	44.703	1.666	417	386	44	49	149,95	9,87	WBI 2011-Miete	49	97
VOLKSBAU	148.028	5.007	1.347	1.241	134	148	149,75	9,86	WBI 2011-Genossenschaft	148	296
WBG	68.675	1.954	277	210	68	68	82,00	7,48	Neubau-Miete-Miete	68	136
	<b>1.041.808</b>	<b>36.307</b>	<b>8.273</b>	<b>7.316</b>	<b>773</b>	<b>912</b>	<b>272,65</b>	<b>8,47</b>			

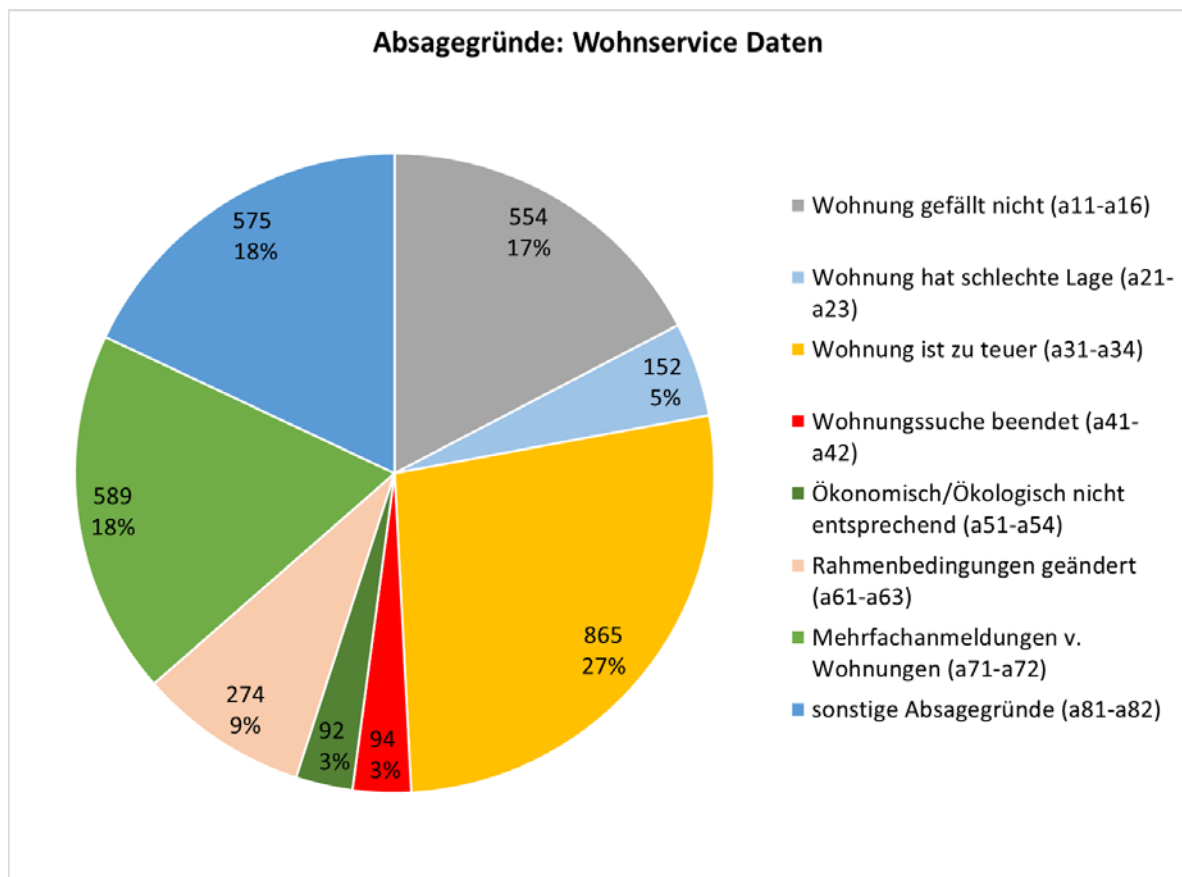
## **Warum ziehen Menschen nicht in die Seestadt?**

Die Vergabestatistik stellt eine interessante Quelle für die Analyse des Besiedelungsprozesses und der Wohnungsvergabe dar (siehe Tabelle auf der vorigen Seite). Sie gibt über ausgewählte quantitative Aspekte der Wohnungsvergabe Auskunft, beginnend bei den Statistiken über die projektbezogenen Internetaufrufe, die Anmeldungen, Abmeldungen, Besichtigungen und Vergaben. Von den 7.316 Absagen wurden von den BeraterInnen des Wohnservice etwas weniger als die Hälfte nach Absagegründen kategorisiert. Es ist an dieser Stelle anzumerken, dass es sich hier um Verwaltungsstatistiken handelt und nicht um eine Angaben der wohnungssuchenden Zielpersonen auf Basis einer Befragung. Die Aussagekraft und Validität der Absagegründe kann also nicht geprüft werden.

Insgesamt enthält die Statistik also 3.195 Absagen, welche von den WohnberaterInnen des Wohnservice kategorisiert wurden. Davon betreffen 21 Anmeldungen für Eigentumswohnungen und 3.174 Anmeldungen für Mietwohnungen.

Ein zentrales Auswahlkriterium ist nach dieser Kategorisierung die Frage der Leistbarkeit, also jene der Wohnkosten. 27% gaben an, dass die Wohnung zu teuer ist. Ein weiterer zentraler Aspekt ist jener der Mehrfachanmeldung für ein Neubauprojekt. 18% benannten das als Grund. 3% gaben an die Wohnungssuche beendet zu haben, ohne dafür Gründe zu nennen. Weiteren 17% gefiel die Wohnung nicht und 5% benannten die „schlechte Lage“ als Absagegrund.

Bei 9% der Wohnungssuchenden war die Änderung von Rahmenbedingungen ein Absagegrund. Ökonomische und ökologische Aspekte wurden von 3% als Grund benannt, nicht in die Seestadt zu ziehen.



Absagegründe	Summe	Miete	Eigentum
Wohnung gefällt nicht (a11-a16)	554	547	7
Wohnung hat schlechte Lage (a21-a23)	152	151	1
Wohnung ist zu teuer (a31-a34)	865	858	7
Wohnungssuche beendet (a41-a42)	94	93	1
Ökonomisch/Ökologisch nicht entsprechend (a51-a54)	92	90	2
Rahmenbedingungen geändert (a61-a63)	274	273	1
Mehrfachanmeldungen v. Wohnungen (a71-a72)	589	587	2
sonstige Absagegründe (a81-a82)	575	575	0
<b>Gesamt</b>	<b>3195</b>	<b>3174</b>	<b>21</b>

Abbildung 12: Quelle: Wohnservice Wien – Vergabestatistik 2014Quelle: Wohnservice Wien – Vergabestatistik 2014

## 4. Fragebogenerhebung unter BewohnerInnen der Seestadt

### 4.1. Ziel und methodische Herangehensweise der BewohnerInnenbefragung

Ziel des Besiedlungsmonitorings ist es, den Prozess der Besiedlung der Seestadt aus der Perspektive der neu eingezogenen BewohnerInnen nachzuzeichnen. Konkret soll herausgefunden werden, wie die Wohnung und Wohnumgebung in der Seestadt wahrgenommen und bewertet werden, welche Gründe für einen Zuzug ausschlaggebend waren und inwiefern der Zuzug mit bestimmten Vorstellungen und Wünschen an die Wohnung, die Gestaltung des Stadtteils und an die Nachbarschaft verbunden war. Mittels der erhobenen soziodemographischen und sozialstrukturellen Hintergrundinformationen soll darüber hinaus ein genaueres und differenziertes Profil der sozialen Milieus, auch in Bezug auf die wohnbezogenen Lebensstilpräferenzen erstellt werden. Schließlich interessiert, welche Themenfelder für die künftige Entwicklung des neuen Wohnumfelds als relevant erachtet werden.

Für die gewählten Fragestellungen ist ein Forschungsdesign angemessen, mit dessen Hilfe es möglich ist, verlässliche Informationen zu gewinnen, die auch in verallgemeinerbarer Weise interpretierbar sind. Entsprechende Informationen können mit der gewählten Vorgangsweise einer standardisierten Fragebogenerhebung eingeholt werden, wobei sich im Analyseschritt die Möglichkeiten eröffnen, Zusammenhänge und Einflüsse zwischen Variablen zu überprüfen.

Inhaltlich umfasste die Befragung die folgenden Themenfelder:

- Fragen zur Wohnung und zum Wohnungsumfeld (Wie wohnt es sich in der Seestadt?)
- Fragen zur Wohnungswahl (Was sind die Gründe für den Einzug in die Seestadt?)
- Soziostrukturelle und soziokulturelle Aspekte (Wer wohnt da?)
- Infrastruktur (Wie zufrieden sind die BewohnerInnen mit Mobilität, Nahversorgung, Freiraum, kultureller und sozialer Infrastruktur)
- Image und Identität (Wie nehmen die SeestädterInnen ihren Stadtteil wahr?)
- Nachbarschaft und Gemeinschaftsbildung (Welchen Stellenwert nehmen Nachbarschaft und Gemeinschaft in der Seestadt ein?)
- Partizipation (Welche Möglichkeiten der Mitgestaltung gibt es aus BewohnerInnenperspektive?)

Durchgeführt wurde die Fragebogenerhebung als Online-Befragung im Zeitraum von 1. bis 31. Oktober 2015 mittels des CMS basierten Online-Tools SurveyMonkey. Der Zugang zur BewohnerInnenschaft erfolgte vorrangig über interne BewohnerInnen-Foren auf Facebook. Am 1. Oktober 2015 wurde ein Blogbeitrag zur BewohnerInnenbefragung vom Stadtteilmanagement gepostet, welcher eine kurze Information zur Befragung sowie allgemein zum Forschungsprojekt beinhaltete. Am folgenden Tag, dem 2.10.2015, wurde – mit Verweis auf den Blogbeitrag – in der

internen BewohnerInnengruppe „Wir wohnen in der Seestadt“ (mit über 800 Mitgliedern) zur Teilnahme an der Befragung aufgerufen. Das erste Posting brachte die meisten Antworten nämlich 204 an einem Tag. Die restlichen Beantwortungen verteilten sich über den Rest des Monats. Um möglichst viele BewohnerInnen zu erreichen wurden mehre Erhebungsstrategien miteinander verknüpft. Abseits der Postings in den internen BewohnerInnenforen wurden ModeratorInnen von Facebook-BewohnerInnengruppen angeschrieben, damit diese via Facebook zur Teilnahme aufrufen. Es fanden mehre Postings in dem Forum „Wir wohnen in der Seestadt“ und „Seestadt Allerlei“ statt. Das Stadtteilmanagement brachte in der Seestadt verteilt auf mehreren gut sichtbaren Punkten Aushänge mit Aufruf zur Teilnahme an. In einem zweiten Schritt befanden sich QR-Codes auf dem Anschreiben, um die Teilnahme zu erleichtern. Gegen Ende des Erhebungszeitraums, in der Woche 26. bis 31. Oktober, wurden zwei studentische Mitarbeiterinnen der FH Campus Wien – Department Soziales – mit Nachbefragungen beauftragt, wobei mit weiteren 19 Personen face-to-face-Interviews geführt werden konnten. Diese Nacherhebung wurde auch durchgeführt, um Merkmalsträger, die bislang weniger gut abgedeckt waren, anzusprechen.

#### **4.2. Stichprobenbeschreibung**

Internetbasierte Erhebungen sind mit speziellen Anforderungen konfrontiert, wozu in erster Linie Aspekte wie Erreichbarkeit und Teilnahmebereitschaft sowie Stichprobenfehler zählen. Im Unterschied zu einer klassischen Erhebung werden in Online-Erhebungen die Zielpersonen nicht kontrolliert als Zufallsstichprobe aus einer Grundgesamtheit ausgewählt, sondern entschließen sich selbst zur Teilnahme. Das größte Risiko besteht in einer Untererfassung von Personen mit Merkmalen wie höherem Alter, niedrigem Bildungsstatus oder Migrationshintergrund, wobei die Barrieren für sehr alte Personen und bildungsferne migrantische Zielgruppen besonders hoch zu liegen scheinen. Ein zweites Problem teilt sich die Online-Erhebung mit anderen schriftlichen Erhebungsformen - so ist nicht kontrollierbar, wer den Fragebogen ausfüllt, auch besteht ein höheres Risiko für unvollständig ausgefüllte Fragebögen, da Unklarheiten nicht sofort angesprochen werden können. Diesen potentiellen Risiken bzw. Problemen steht eine Reihe von Stärken gegenüber, wozu, neben Aspekten wie der geringen anfallenden Kosten und eine größere Effizienz, nicht zuletzt der größere Spielraum für die Befragten zählt. Im Rahmen von Online-Befragungen entscheiden Zielpersonen über das Zeitmanagement (wann der Fragebogen ausgefüllt und wie viel Zeit dafür aufgewendet wird), wodurch in der Regel auch die Motivation höher ist. Auch können sich die Zielpersonen ungestörter den Fragen widmen. Forschungen zeigen deshalb, dass die Qualität der Antworten in online-Erhebungen in der Regel sehr hoch ist.<sup>44</sup> Online-Erhebungen eignen sich also dann, wenn die Zielgruppen erreichbar sind (Internetnutzung) und angenommen werden kann, dass eine Grundmotivation zur Teilnahme besteht. Beides trifft auf die NeubewohnerInnen der Seestadt Aspern zu. Der Nachteil einer fehlenden Zufallsstichprobe kann entschärft werden, indem das Sample der erreichten Befragten mit den Bevölkerungsdaten abgeglichen wird, womit sich die Reichweite der Befragung benennen lässt. Im Fall der vorliegenden Erhebung kann festgestellt

---

44 De Leeuw, Edith D. (2012), Counting and Measuring Online: The Quality of Internet Surveys. Bulletin of Sociological Methodology/Bulletin Méthodologie Sociologique 114, S. 68-78

werden, dass die Grundgesamtheit gut abgebildet ist, auch wenn die Stichprobe einige Besonderheiten aufweist. So wurde der Fragebogen im Vergleich zu den Daten des Melderegisters etwas häufiger von Frauen, etwas seltener von Personen in Singlehaushalten sowie etwas seltener von Personen ausländischer Herkunft (Geburtsland nicht in Österreich) ausgefüllt.

An der Online-Erhebung haben insgesamt 531 Personen teilgenommen, wobei 467 Fälle für die Auswertung herangezogen werden konnten, 64 Fälle mussten aufgrund von frühzeitigem Abbruch und Unvollständigkeit der Befragung ausgeschieden werden. Die Befragtengruppe entspricht somit knapp 12% der erwachsenen BewohnerInnenschaft.<sup>45</sup> Da die Anzahl der gegebenen Antworten variiert (*non-reponse*), werden in den Tabellenblättern die Fallzahlen für jede Variable gesondert ausgewiesen.

Nach wichtigen soziodemographischen Merkmalen setzt sich das Sample wie folgt zusammen (vgl. Tabelle 4): 40% der Befragten sind Männer und 60% Frauen, etwas mehr als die Hälfte (54%) entfällt auf die Alterskategorie der 28 bis unter 45-Jährigen, ein gutes Viertel (28%) ist jünger, ein gutes Fünftel (18%) älter als 45 Jahre. In Bezug auf das Alter nähert sich (bei Ausklammerung der unter 18-Jährigen) das Sample der Altersverteilung der Gesamtpopulation an (vgl. Tabelle 1). In Bezug auf die Haushaltsgröße lebt knapp die Hälfte der Befragten (47%) in Zweipersonenhaushalten, 21% in Drei- und Mehrpersonenhaushalten, 22% leben alleine. Im Vergleich zur Grundgesamtheit (Daten MA 23, vgl. Tabelle 1) sind die Zweipersonenhaushalte über- und Einpersonenhaushalte unterrepräsentiert. Die Anteile für die Drei- und Mehrpersonenhaushalte stimmen mit den Daten des Melderegisters überein. Anders stellt sich die Situation in Bezug auf das Kriterium Migrationshintergrund dar: Während in unserer Erhebung 28% der Befragten angeben, nicht in Österreich geboren zu sein, liegt der Anteil der BewohnerInnen mit Migrationshintergrund laut Melderegister bei 40%. Vor allem Personen, die in einem Land geboren wurden, das nicht zur EU zählt, konnten weniger gut erreicht werden. Während in der Seestadt etwa 60% der BewohnerInnen, die außerhalb Österreichs geboren wurden, in einem sogenannten Drittstaat zur Welt kamen, zählt in unserer Erhebung etwa ein Drittel der Befragten ausländischer Herkunft zu dieser Bevölkerungsgruppe. Zusammenfassend lässt sich sagen, dass sich im Rahmen unserer Forschung die aus der Literatur bekannten Schwierigkeiten bestätigten: Vor allem Frauen sowie in Österreich gebürtige Personen zeigen eine höhere Bereitschaft zur Teilnahme an der Befragung als Männer und Personen mit Migrationshintergrund. Gleichzeitig bestätigt sich eine Stärke dieses Erhebungsverfahrens, nämlich die Sorgfalt der gegebenen Antworten.

Für weitere Merkmale der Stichprobenbeschreibung liegen keine Vergleichsdaten aus der Bevölkerungsevidenz vor (Tabelle 5): Dies betrifft das Haushaltseinkommen, aber auch die Variablen Bildung, Familienstatus oder Berufsstatus. In Bezug auf das Haushaltseinkommen – knapp 20% der Befragten machten hierzu keine Angaben – dominieren mittlere Einkommen: 36% der Befragten verfügen über 2.501 bis 4.000 Euro (netto monatlich), etwa gleich viele (34%) zwischen 1.501 und

---

45 Zum Stichtag 1.10.2015 lebten 5.325 Menschen in der Seestadt, 4023 davon 18 Jahre und älter (MA 23).



2.500 Euro. Mehr als 4.000 Euro hat nur eine Minderheit von 12% der Haushalte zur Verfügung, über ein Haushaltseinkommen von weniger als 1500 Euro berichten 18% der Befragten (davon hat etwa ein Drittel maximal 1.000 Euro zur Verfügung). Der Blick auf den Bildungsstatus bestätigt die Annahme, dass es eher bildungsnähere Bewohnergruppen sind, die in die Seestadt gesiedelt sind: 70% der Befragten verfügen zumindest über einen Maturaabschluss (AHS, BHS), mehr als die Hälfte davon über einen Hochschulabschluss. 19% der Befragten geben als höchsten Bildungsgrad einen Lehrabschluss an. In Bezug auf den Familienstand gibt die Mehrheit der Befragten an, in einer Partnerschaft zu leben (74%), ein Drittel davon ist verheiratet. 18% der Befragten geben an, ledig zu sein, 7% sind geschieden bzw. getrennt. Unter den Familien, die mit ihrem/ihren Kind/ern im gemeinsamen Haushalt leben, sind ein Drittel Elternteilfamilien. Insgesamt leben in 32% der Haushalte auch Kinder, in der Mehrzahl der Fälle handelt es sich um Haushalte mit einem Kind. In Hinblick auf den Erwerbsstatus geben 61% der Befragten an, einer Vollzeitbeschäftigung nachzugehen. 7% der Befragten arbeiten Teilzeit, 5% sind selbständig erwerbstätig. 12% der Befragten geben an, einer Ausbildung nachzugehen, unter ihnen ist jedoch eine Mehrheit auch (selbständig oder unselbständig) erwerbstätig. Nur jeweils kleine Anteile der Befragten sind arbeitslos gemeldet (2%), in Pension (3%), in Karenz (2%) oder im Haushalt tätig (1%).

In Bezug auf das Baufeldsegment entfallen knapp zwei Drittel der Befragten auf das Segment der Wohnbauinitiative (67,7%), 25,6% auf das Segment des geförderten Wohnbaus, 6,7% auf jenes der Baugruppen. Dies entspricht annähernd der Realverteilung der BewohnerInnenschaft (6,3% Baugruppen, 31,9% gefördert, 61,7% freifinanziert). Die Zusammensetzung der Befragten in den jeweiligen Segmenten spiegelt das sozialdemographische Profil der jeweiligen BewohnerInnenschaft wider. So ist der Status der Befragten im geförderten Segment in einem höheren Maße durch niedrige Einkommen und niedrigen Bildungsstatus gekennzeichnet, im Unterschied zu den Befragten aus den Baugruppen, die durch ein überdurchschnittlich hohes Bildungskapital, höhere Einkommen, aber auch höhere Anteile an Selbständigen auffallen. Auch leben Befragte aus den Baugruppen häufiger mit Kindern im gemeinsamen Haushalt. Überdurchschnittlich hoch ist in den Baugruppen auch der Anteil an Personen aus einem EU-Mitgliedsstaat. Tabelle 3 zeigt die Verteilung der Befragten nach den Baufeldern.

Tabelle 3: Baufelderübersicht mit Befragten

Baufelder	Bezeichnung, BT	Bezugszeitraum	Wohneinheiten	Befragung
D13C	Jaspersn	Sep.14	18	2
D7, D11	Eisenhof	Okt.14	83	24
D13D	B.R.O.T.	Dez.14	48	4
D8	EGW Slim City	Dez.14	174	29
D5A	Sozialbau / Urbanbau	Dez.14	97	18
J1	Schönere Zukunft	Feb.15	61	18
J7 Teil 1	VWA-Aphrodite	Feb.15	35	10
D5B	WBV-GPA Studentenheim	Mär.15	261	8
D1, D2, D3, D6	ÖVW	Mär.15	331	46
J9	Sozialbau / Neuland	Mär.15	150	20
J7 Teil 2	VWA-Aphrodite	Mär.15	20	unter J7
J2A, J2B, J8,	Sozialbau / Neuland	Apr.15	453	89
D13A	Pegasus	Apr.15	27	13
J7 Teil 3	VWA-Aphrodite	Apr.15	12	unter J7
D17, D16	ARWAG	Jun.15	128	12
D10	ÖVWG, EGW, Stadthaus	Jun.15	314	53
D9	BWS	Jun.15	172	23
D12	EBG	Jul.15	209	17
D4,	Gesiba / Steg	Jul.15	175	47
D13E	Seestern	Aug.15	29	8
D13B	LISA	Nov.15	59	3
<b>Summe</b>			<b>2.856</b>	<b>444</b>

	Baugruppen	181	6,3%
	Bauträgerwettbewerb	912	31,9%
	Wohnbauinitiative	1763	61,7%
			100,0%

Tabelle 4: Stichprobe im Vergleich zu den Daten der MA 23

Stichprobe im Vergleich zu den Daten der MA 23	MA23 (01.10.2015)	Bef.	Baugruppen	Gefördert	Wohnbau-initiative	
<b>Geschlecht</b>	<b>N</b>	5325	467			
männlich		49%	40%	47%	33%	42%
Weiblich		51%	60%	53%	67%	58%
<b>Alter*</b>	<b>N</b>	5325	467			
bis 18		25%	1%	0%	1%	1%
19 bis 27		26%	27%	13%	31%	27%
28 bis 44		36%	54%	57%	48%	56%
45 bis 64		12%	17%	30%	18%	15%
65+		1%	1%	0%	2%	1%
<b>Herkunft* (Geburtsland **)</b>	<b>N</b>	5325	468			
Österreich		58%	72%	73%	75%	76%
EU		16%	10%	20%	9%	11%
Drittstaaten		24%	5%	7%	4%	5%
fehlend, k.A.		0%	13%	0%	11%	9%
<b>Haushaltstyp</b>	<b>N</b>	k.A.	468			
Einpersonen-Haushalt		k.A.	22%	35%	31%	18%
Paar-Haushalt		k.A.	42%	17%	36%	47%
Elternteil mit Kind/ern		k.A.	7%	10%	6%	7%
Eltern mit Kind/ern		k.A.	25%	35%	26%	25%
Wohngemeinschaft		k.A.	3%	3%	0%	4%
Sonstige		k.A.	1%	0%	0%	0%
<b>Haushaltsgröße*** (Anz. Personen)</b>	<b>N</b>	2541	468			
1		39%	22%	33%	29%	18%
2		32%	47%	20%	42%	53%
3		16%	19%	27%	18%	19%
4		10%	9%	20%	6%	9%
5 u. mehr		4%	2%	0%	4%	1%
			100%	6%	24%	65%

Summe der Ausprägungen je Schichtvariable: N=468, Baufelder N=446

\* Zur besseren Vergleichbarkeit orientieren sich die Kategorisierungen an den Ergebnisdarstellungen der MA23.

\*\*Die Herkunft bezieht sich hier auf das Geburtsland, da hier der Fehler am geringsten erscheint. Davon ausgehend, dass Österreich zu den Einwanderungsgebieten zählt, wird der Wunsch nach einer Staatsbürgerschaft samt entsprechender Einbürgerung deutlich höher sein als die Zahl von im Ausland geborenen Österreichern und deren Repatriierung (s.a. Jus Sanguinis).

\*\*\* Haushaltsgröße (MA 23): Achtung hier handelt es sich um eine dedizierte Anzahl von Haushalten und nicht um befragte Einzelpersonen (mit möglichen Mehrfachnennungen pro Haushalt)

Tabelle 5 Soziodemographie der Befragten (Prozentangaben)

Variablen	N	Zeilenprozent	Wohnbau- initiative	Baufelderübersicht Bauträger- wettbewerb	Baugruppen
<b>Geschlecht</b>	<b>445</b>				
Männlich		40%	43%	33%	47%
Weiblich		60%	58%	67%	53%
<b>HH Einkommen</b>	<b>383</b>				
bis 1500 €		18%	15%	16%	18%
1501 - 2500 €		33%	29%	42%	39%
2501 - 4000 €		37%	42%	27%	25%
über 4001		12%	14%	5%	18%
<b>Bildungsgrad</b>	<b>403</b>				
Pflichtschule		2%	2%	4%	0%
Lehrabschluss		19%	17%	28%	3%
BMS		5%	4%	7%	0%
BHS		9%	10%	7%	7%
Matura		23%	24%	21%	20%
Kolleg/Akademie		3%	2%	5%	0%
TH/Uni/FH		40%	42%	27%	70%
<b>Familienstand</b>	<b>406</b>				
Partnerschaft		48%	50%	49%	27%
Verheiratet		26%	28%	10%	30%
Verwitwet		1%	0%	1%	0%
Geschieden		5%	4%	6%	10%
Getrennt		3%	2%	3%	7%
Ledig		18%	16%	22%	27%
<b>Kinder im gem. Haushalt</b>	<b>404</b>				
Keine		68%	69,3%	69,0%	53%
1 Kind		20%	19,7%	18,0%	27%
2 Kinder		10%	10,2%	7,0%	20%
3 oder mehr Kinder		2%	0,7%	6,0%	0%
<b>Erwerbsstatus</b>	<b>406</b>				
Vollzeit		61%	63%	57%	57%
Selbstständig		5%	4%	3%	13%
Teilzeit		7%	7%	6%	10%
Hausfrau/mann		1%	2%	1%	0%
In Ausbildung		5%	4%	9%	0%
Arbeitssuche		2%	2%	3%	0%
In Pension		3%	2%	5%	0%
Karenz		2%	3%	2%	0%
Anstellung + Ausbildung		8%	8%	8%	7%
Anstellung +Selbständig		2%	2%	1%	13%
Andere		4%	4%	5%	0%

## 5. Die Seestadt und ihre Besiedelung aus Sicht der BewohnerInnen – Ergebnisse der BewohnerInnenbefragung

Im Folgenden werden die Ergebnisse der BewohnerInnenbefragung dargestellt und somit die Sicht der BewohnerInnen auf die Seestadt und deren bisherige Besiedelung. Wie stets bei Querschnitterhebungen handelt es sich auch in diesem Fall um eine Momentaufnahme. Darauf hinzuweisen, ist insofern bedeutsam, als es gerade im Prozess der Besiedelung zu einer Änderung von Einstellungen kommen kann, etwa infolge unvorhergesehener Ereignisse oder auch enttäuschter Erwartungen. Auf der anderen Seite ermöglicht die Befragung einen breit gefächerten, differenzierten Blick in den Prozess der Besiedelung, den Vergleich zwischen BewohnerInnengruppen sowie die Herausarbeiten von Mustern und Typen.

Für die Darstellung der Ergebnisse wurde folgende Struktur gewählt: Den Einstieg macht die Frage nach dem Niveau und der Struktur der allgemeinen Zufriedenheit, in der Seestadt zu wohnen, sowie, daran anknüpfend, die Frage nach den Hintergründen für den Umzug in die Seestadt. Ein zweiter größerer Abschnitt dokumentiert die Wahrnehmung und Bewertung verschiedener Aspekte des Wohnens in der Seestadt, beginnend mit der eigenen Wohnung, unter Berücksichtigung sowohl der Wohnpräferenzen als auch der Wohnkosten, aber darüber hinaus auch mit dem Wohnumfeld und dem gesamten Stadtteil. Ein eigenes Kapitel befasst sich mit der Frage der Mobilität, der vor dem Hintergrund des ambitionierten Mobilitätskonzepts besondere Bedeutung zukommt. In einem weiteren abschließenden Abschnitt werden nochmals Aspekte einer zusammenfassenden Bewertung des Wohnens in der Seestadt zur Diskussion gestellt. Dazu zählen die wahrgenommenen Vor- und Nachteile sowie die Besonderheiten des Wohnens in der Seestadt.

### 5.1. Wie zufrieden sind die Befragten mit der Seestadt?

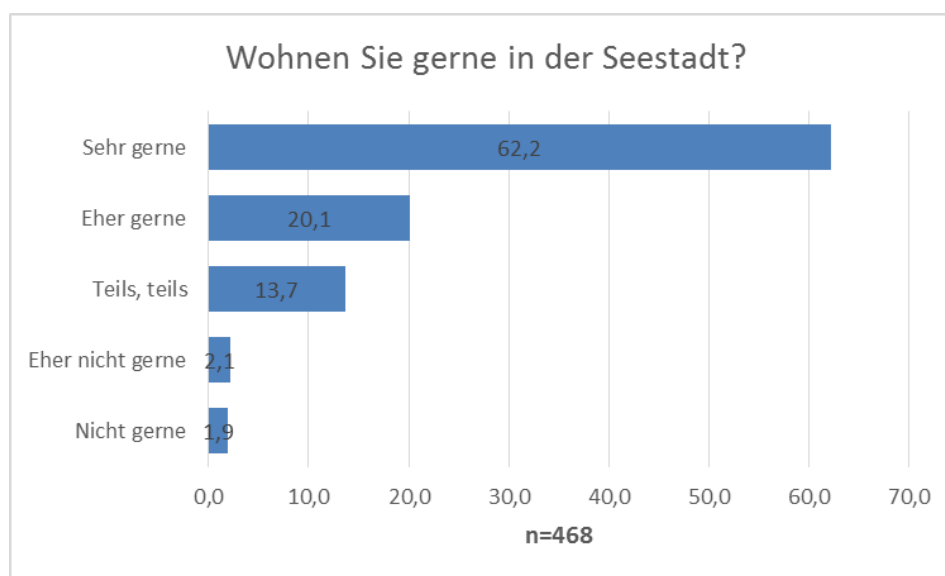


Abbildung 13: Zufriedenheit in der Seestadt

Auf die Frage, ob die BewohnerInnen gerne in der Seestadt wohnen, fällt die Antwort überwiegend positiv aus (Tabelle 6). Insgesamt leben 62% der Befragten sehr gerne und 20% gerne in der Seestadt. Lediglich 4% der Befragten wohnen (eher) nicht gerne in der Seestadt, 14% sind unentschieden. Nach soziodemographischen Merkmalen sind nur geringfügige Unterschiede erkennbar. So zeigt sich für Frauen ein leicht höherer Anteil an negativen Bewertungen. Für den Bildungsstatus gilt, dass die Zufriedenheitswerte für Personen mit niedrigem Bildungsabschluss (Pflichtschule, Lehre oder BMS) etwas zurückhaltender sind (26% geben an, nur teilweise oder (eher) nicht zufrieden zu sein). Eine ähnliche Tendenz zeigt sich für nicht erwerbstätige Personen sowie für alleinstehende Befragte<sup>46</sup>.

Tabelle 6: Zufriedenheit nach ausgewählten soziodemographischen Merkmalen

Relativ		Wohnen Sie gerne in der Seestadt? (Zufriedenheit)				
		Sehr gerne	Eher gerne	Teils, teils	Eher nicht	Nicht gerne
<b>Gesamt</b>		62%	20%	14%	2%	2%
<b>Geschlecht</b>	N=467					
Männlich		62%	22%	14%	1%	1%
Weiblich		62%	19%	13%	3%	3%
<b>HH Einkommen</b>	N=383					
- 1500 €		61%	24%	10%	1%	3%
1501 - 2500 €		61%	20%	13%	2%	4%
2501 - 4000 €		65%	16%	16%	2%	1%
ab 4001 €		60%	28%	6%	4%	2%
<b>Bildungsgrad</b>	N=404					
Pflichtschule, Lehre und BMS		57%	17%	22%	0%	4%
Matura (AHS, BHS)		68%	17%	11%	3%	1%
Postsekundär (Akademie, FH, Uni)		60%	26%	9%	3%	2%
<b>Familienstand</b>	N=407					
Verheiratet/ in Partnerschaft		63%	19%	13%	2%	2%
Alleinstehend		57%	24%	14%	2%	3%
<b>Kinder im Haushalt</b>	N=405					
Keine		63%	21%	12%	2%	3%
1 Kind		59%	19%	16%	5%	1%
2 Kinder oder mehr		65%	22%	10%	0%	2%
<b>Erwerbsstatus</b>	N=407					
Erwerbstätig		61%	20%	14%	3%	2%
In Ausbildung.		68%	28%	2%	0%	2%
Nicht erwerbstätig		59%	18%	15%	3%	6%
Andere		65%	12%	24%	0%	0%

46 Die multivariate Analyse ergänzt und präzisiert: Mit steigendem Alter steigt der geschätzte Anteil der sehr zufriedenen BewohnerInnen. Je höher das Haushaltseinkommen (gewichtet, pro Kopf), desto geringer die Wahrscheinlichkeit für eine hohe Wonzufriedenheit. BewohnerInnen, die zuvor in den inneren Bezirken Wiens (1 bis 9 und 20) gewohnt haben, wohnen vergleichsweise seltener, „sehr gerne“ in der Seestadt. Gegenteiliges gilt für Personen, die aus den Bezirken 10 bis 12 zugezogen sind..

## 5.2. Wie sind Befragten zu ihrer Wohnung gekommen, und warum gerade die Seestadt?

Wie sind die befragten BewohnerInnen zu ihrer Wohnung gekommen? 47% nennen den Bauträger, 40% geben das Wohnservice Wien an, 8% waren Mitglied einer Baugruppe. Lediglich 5% geben alternative Wege wie die Information über Freunde, Bekannte oder Verwandte oder das Internet an. Die Befragten im geförderten Wohnbau geben häufiger an, über den Bauträger oder Freunde oder Bekannte auf die Seestadt aufmerksam geworden zu sein.

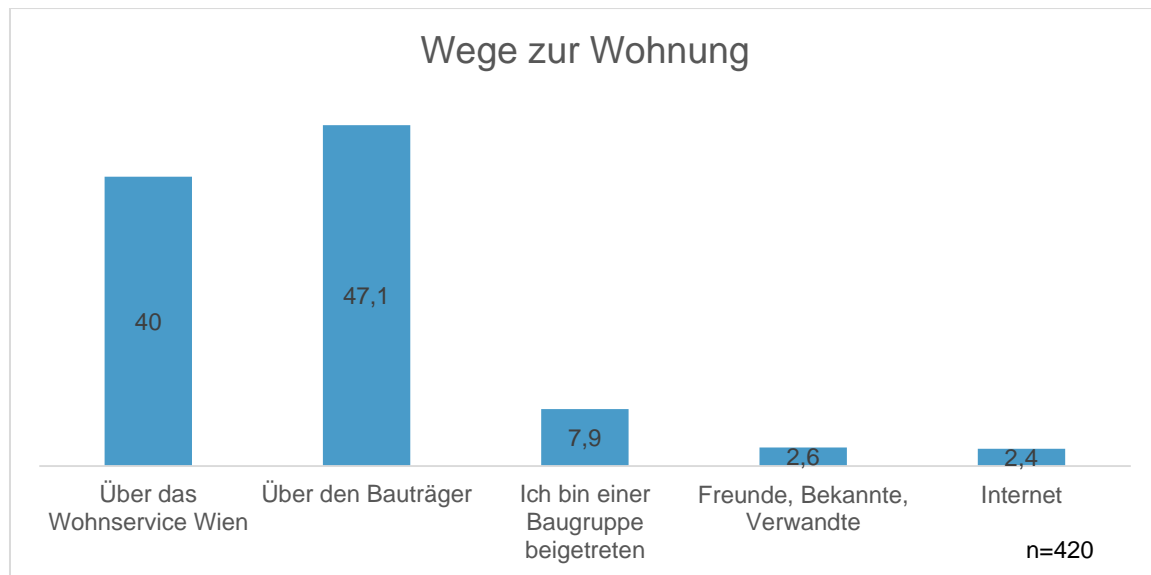


Abbildung 14: Wege zur Wohnung

### 5.2.1. Umzugsmotive

Gab es spezielle Motive, die für den Umzug in die Seestadt ausschlaggebend waren? Die meisten Nennungen (51%) entfallen auf „die Möglichkeit, in einem neuen Stadtteil zu wohnen“ (vgl. Abbildung 3). Für knapp die Hälfte der Befragten war eine Wohnung im Grünen der Grund, warum sie sich für die Seestadt entschieden haben. Auch die Ausstattung der Wohnung mit einem Balkon war für viele wichtig. Zudem gibt ein Drittel der Befragten an, der See habe sie besonders angesprochen, 28% fanden das Image attraktiv, wegen dem „städtischen Flair“ entschieden sich nur 14% für die Seestadt.

Für einen Teil der Befragten (20%) war der schlechte Zustand der alten Wohnung ein Grund umzuziehen, 18% geben an, dass die vorherige Wohnung zu teuer war, 19% sagen, möglichst rasch eine neue Wohnung gesucht zu haben ohne klare Präferenz für die Seestadt. Ein Teil der Befragten nennt familienbezogene Motive: 19% wollten mit ihrem Partner/ihrer Partnerin zusammenziehen, 16% fanden es attraktiv in einen Stadtteil mit anderen jungen Familien zu ziehen, 15% erwarteten Familienzuwachs und suchten deshalb nach einer alternativen Wohnung. Freunde und Bekannte in der Seestadt zu haben, war für 8% der Befragten relevant, nur 4% gaben an, dass sie in eine kleinere Wohnung ziehen wollten.

22% der Befragten nutzten die Möglichkeit einer offenen Antwortkategorie. Dabei zeigt sich, dass mehr als die Hälfte der Antworten einer der bereits bestehenden Antwortkategorien zugeordnet



werden können. Darüber hinaus werden genannt: die Nähe zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz (14%), die allgemein bessere Lebensqualität in der Seestadt (14%), eine größere Wohnung (12%) und der Auszug aus der elterlichen Wohnung (7%).



Abbildung 15: Gründe für den Umzug in die Seestadt

#### **Umzugsmotive haben Einfluss auf die Wohnzufriedenheit**

Wie weiterführende Detailanalysen zeigen, beeinflussen die Motive für einen Umzug in die Seestadt die Wohnzufriedenheit. So wirken sich Seestadt-spezifische Umzugsmotive (statistisch signifikant) positiv auf die aktuelle Wohnzufriedenheit aus. Konkret betrifft dies insbesondere die Aussage „ich wollte die Möglichkeit nutzen, in einem neuen Stadtteil zu wohnen“ sowie die Motive „Image der

Seestadt“ sowie „See“. Wer diese Motive nennt, zeigt eine doppelt so hohe Wahrscheinlichkeit, gerne in der Seestadt zu wohnen.<sup>47</sup>

### 5.2.2. Wohnsituation vor dem Umzug in die Seestadt

95% der Befragten hatten vor dem Einzug in der Seestadt in Wien gewohnt, wobei, mit Ausnahme der Bezirke 10, 11 und 12, die Streuung sich recht gleichmäßig über die Wiener Bezirke verteilt (vgl. Tabelle 7). Auffallend ist, dass Befragte, die in einen sozial geförderten Wohnbau eingezogen sind, zu einem größeren Anteil aus dem geographisch näheren Umfeld kommen (Donaustadt, Floridsdorf), während die Befragten aus den Baugruppen tendenziell häufiger in (dicht bebauten) innerstädtischen Bezirken sowie in privaten Mietwohnungen gewohnt haben (es sind dies zugleich die eher besserverdienenden Haushalte). Demgegenüber wohnten Befragte, die in der Seestadt eine geförderte Wohnung mieten, bereits vorher häufig in einer Gemeinde- oder Genossenschaftswohnung (es handelt sich um die einkommensschwächeren Haushalte, vor allem jene, die zuvor im kommunalen Wohnbau lebten).

Tabelle 7: Ausgewählte Aspekte der Wohnsituation vor und dem Einzug in der Seestadt

		gesamt	Baufeld (s. Baufelderübersicht)		
			Wohnbau- initiative	Bauträger- wettbewerb	Baugruppen
<b>Postleitzahl vor Einzug</b>	N=	432			
Bez. 1 - 9 u. 20		29%	31%	21%	45%
Bez. 10, 11 u. 12		16%	16%	20%	0%
Bez. 13 – 19		23%	24%	21%	31%
Bez. 21 u. 22		26%	24%	34%	17%
außerhalb Wiens		5%	5%	5%	7%
<b>Umgebung vor Umzug</b>	N=	436			
dichtbebautes Stadtgebiet		66%	69%	51%	83%
Stadtrand (locker bebaut)		26%	24%	38%	10%
Einzugsgebiet einer Stadt		3%	3%	4%	0%
ländliches Gebiet		6%	4%	8%	7%
<b>Wohnform vor Umzug,</b>	N=	433			
Miete Gemeindebau		17%	17%	22%	0%
Miete Genossenschaft		19%	19%	25%	7%
Miete privat		50%	53%	36%	80%
Eigentum Wohnung		4%	4%	6%	3%
Miete Haus		3%	2%	4%	3%
Eigentum Haus		6%	6%	7%	7%

<sup>47</sup> Die Nennung dieser Motive geht jeweils mit rund einer Verdopplung der Odds, „sehr gerne“ in der Seestadt zu wohnen, einher. Die Odds eines Ereignisses oder Zustands sind das Verhältnis zwischen der Wahrscheinlichkeit eines „Ereignisses“ hier: „sehr gerne“ in der Seestadt zu wohnen, und dessen „Gegenereignis“, hier: nicht „sehr gerne“ in der Seestadt zu wohnen. Die Odds geben also an, wie viel wahrscheinlicher ein Ereignis als sein Gegenereignis ist.

### 5.3. Wohnkosten

Ein zentraler Aspekt des Wohnens sind die mit einem Umzug verbundenen finanziellen Belastungen sowie die laufenden Ausgaben für das Wohnen. Unter den von uns Befragten geben mehr als 80% Prozent an, mehr als 600 Euro monatlich für die Wohnung auszugeben (laufende Wohnkosten wurden wie folgt definiert: Miete plus Heizung, Strom/Gas und Nebenkosten). Bei einem Viertel der Befragten liegen die laufenden Kosten bei über 1.000 Euro, bei einem Drittel zwischen 800 und 1.000 Euro.

Interessant ist die Gegenüberstellung der aktuellen laufenden Wohnkosten mit den Wohnkosten vor dem Einzug in die Seestadt (vgl. Abbildung 16). Im Großen und Ganzen kann gesagt werden, dass mit dem Umzug sich für einen Großteil der Befragten das Wohnen verteuerte. Bezahlt vor dem Einzug in die Seestadt 36% der Befragten weniger als 600 Euro, ist dies bei der aktuellen Wohnung nur für 14% der Fall. Und während rund ein Drittel in der vorherigen Wohnung mehr als 800 Euro an laufenden Wohnkosten zu begleichen hatte, sehen sich 60% der Befragten durch die neue Wohnung mit entsprechend hohen Kosten konfrontiert.

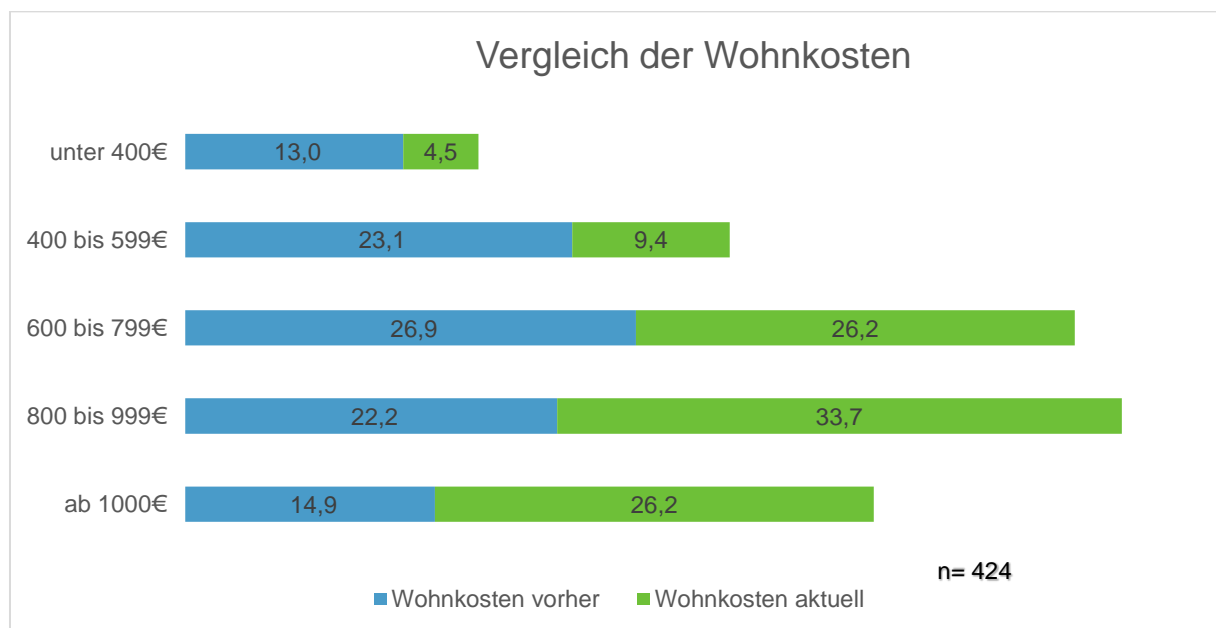


Abbildung 16: Vergleich der laufenden Wohnkosten zwischen alter und neuer Wohnung

#### 5.3.1.. Eigenmittelanteil und Einkommen

Ein wichtiger Kostenfaktor sind Eigenmittelanteile, die im Zusammenhang mit dem Einzug in die Wohnung einzubringen sind. In unserer Erhebung geben 395 Befragte an, dass sie für ihre Wohnung Eigenmittelanteile aufbringen mussten (siehe Abbildung 17). Während nur ein kleiner Anteil der Befragten (6%) über einen Eigenmittelanteil von bis zu 5.000 Euro berichten, zahlten 29% zwischen

5.000 und 10.000 Euro, für 44% lag die Zahlung zwischen 10.000 und 15.000 Euro, für 22% sogar noch höher (bei 12% belief sich der Beitrag auf über 20.000 Euro).

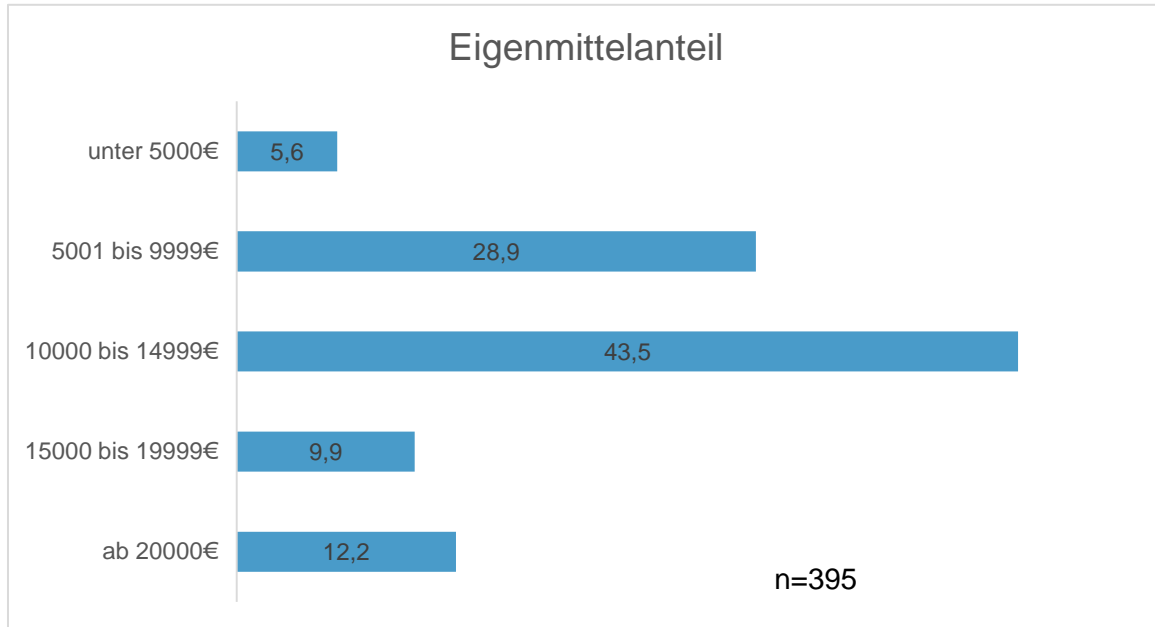


Abbildung 17: Eigenmittelanteil

### 5.3.2.. Beurteilung der Wohnkosten

Wie Abbildung 18 dokumentiert, bezeichnet ein gutes Drittel der Befragten (35%) die laufenden Wohnkosten als zu hoch.

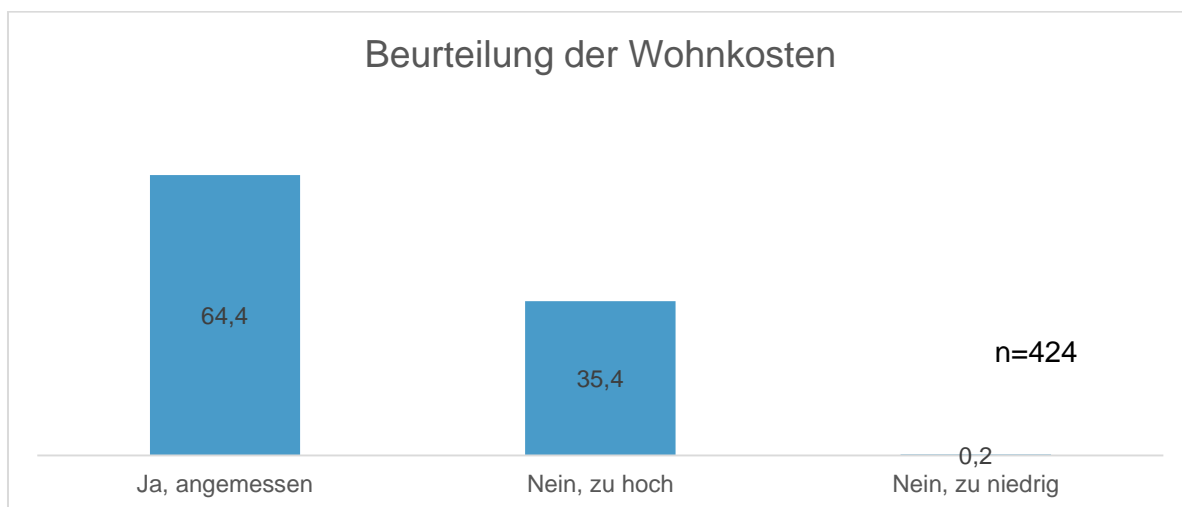


Abbildung 18: Wohnkosten Einschätzung

Wie zu erwarten, tendieren dass Befragte, die hohe laufende Wohnkosten angeben, zu einer schlechteren Bewertung der Wohnsituation (vgl. Tabelle 8): Unter jenen, die angeben, dass ihre Wohnkosten zu hoch sind, sagt eine deutliche Mehrheit, nicht gerne in der Seestadt zu wohnen.

*Tabelle 8: Laufende Wohnkosten und Wohnzufriedenheit*

	Zeilen Prozent	Wohnen Sie gerne in der Seestadt?				
		Sehr gerne	Eher gerne	Teils, teils	Eher nicht gerne	Nicht gerne
<b>Sind Wohnungskosten angemessen?</b> N=424						
Ja, angemessen	64%	75%	55%	39%	33%	11%
Nein, zu hoch	35%	25%	44%	61%	67%	89%
Nein, zu niedrig	0%	0,0%	1%	0,0%	0,0%	0,0%

Wie Tabelle 9 zeigt, ist die Bewertung der Wohnungskosten vom Einkommen abhängig. Bei einem Einkommen bis 1.500 Euro beklagen 41% der Befragten zu hohe Kosten, unter den Besserverdienenden (über 4.001 Euro) äußern 30% Unzufriedenheit. Weiterführende multivariate Analyse zeigen, dass mit jedem zusätzlichen €/m<sup>2</sup> Wohnkosten die Wahrscheinlichkeit, die Wohnkosten als „angemessen“ zu beurteilen, signifikant um etwa ein Fünftel sinkt.

*Tabelle 9: Aspekte des Wohnens und monatliches Haushaltseinkommen*

	Relativ	Zeilen Prozent	monatl. Haushaltseinkommen			
			bis 1500 €	1501 bis 2500 €	2501 bis 4000 €	ab 4001 €
<b>Wohnfläche,</b> N= 384						
bis 59m <sup>2</sup>		16%	51%	20%	2%	0%
60 bis 69m <sup>2</sup>		13%	22%	17%	9%	4%
70 bis 79m <sup>2</sup>		24%	13%	34%	24%	13%
80 bis 89m <sup>2</sup>		23%	9%	15%	34%	30%
90 bis 99m <sup>2</sup>		11%	4%	6%	16%	19%
ab 100m <sup>2</sup>		13%	1%	8%	16%	34%
<b>Wohnkosten vorher,</b> N= 384						
unter 400€		13%	29%	13%	5%	11%
400 bis 599€		23%	25%	26%	21%	19%
600 bis 799€		28%	23%	30%	30%	23%
800 bis 999€		22%	17%	21%	27%	13%
ab 1000€		15%	65%	10%	17%	34%
<b>Wohnkosten jetzt,</b> N= 384						
unter 400€		4%	9%	2%	3%	4%
400 bis 599€		10%	23%	12%	4%	2%
600 bis 799€		26%	58%	36%	14%	2%
800 bis 999€		34%	16%	32%	43%	34%
ab 1000€		27%	4%	17%	37%	57%
<b>Eigenmittelanteil,</b> N= 359						
unter 5000€		5%	16%	6%	1%	2%
5001 bis 9999€		27%	49%	37%	15%	4%
10000 bis 14999€		45%	23%	39%	58%	47%
15000 bis 19999€		11%	5%	9%	10%	27%
ab 20000€		13%	7%	9%	16%	20%
<b>Wohnungskosten ok ?</b> N= 384						
ja, angemessen		65%	59%	66%	64%	70%
Nein, zu hoch		35%	41%	34%	36%	30%

Auch in Bezug auf den Eigenmittelanteil weisen die Daten darauf hin, dass in unteren Einkommenskategorien die Finanzierung von Eigenmittelanteilen einen potentiellen Belastungsfaktor darstellt. Insgesamt legen die Ergebnisse nahe, dass sich bestehende Ungleichheitsmuster in der Seestadt reproduzieren (Tabelle 9). Je höher das verfügbare Einkommen, desto größer ist die zur Verfügung stehende Wohnfläche: Lebt gut die Hälfte der einkommensschwächeren Haushalte in einer Wohnung mit höchstens 60 Quadratmeter, findet sich unter den Besserverdienenden niemand, der in einer vergleichbar kleinen Wohnung lebt; hingegen wohnt ein Drittel der Befragten dieser Gruppe in einer Wohnung mit mehr als 100 Quadratmetern. Mit der Höhe der Einkommen steigen freilich auch die laufenden Wohnkosten sowie die Eigenmittelanteile. Auch für die einkommensstärkeren Gruppen hat sich mit dem Umzug in die Seestadt das Wohnen verteuert.

## **5.4. Bewertung der Wohnung und der Wohnumgebung**

### ***5.4.1. Bewertung der eigenen Wohnung***

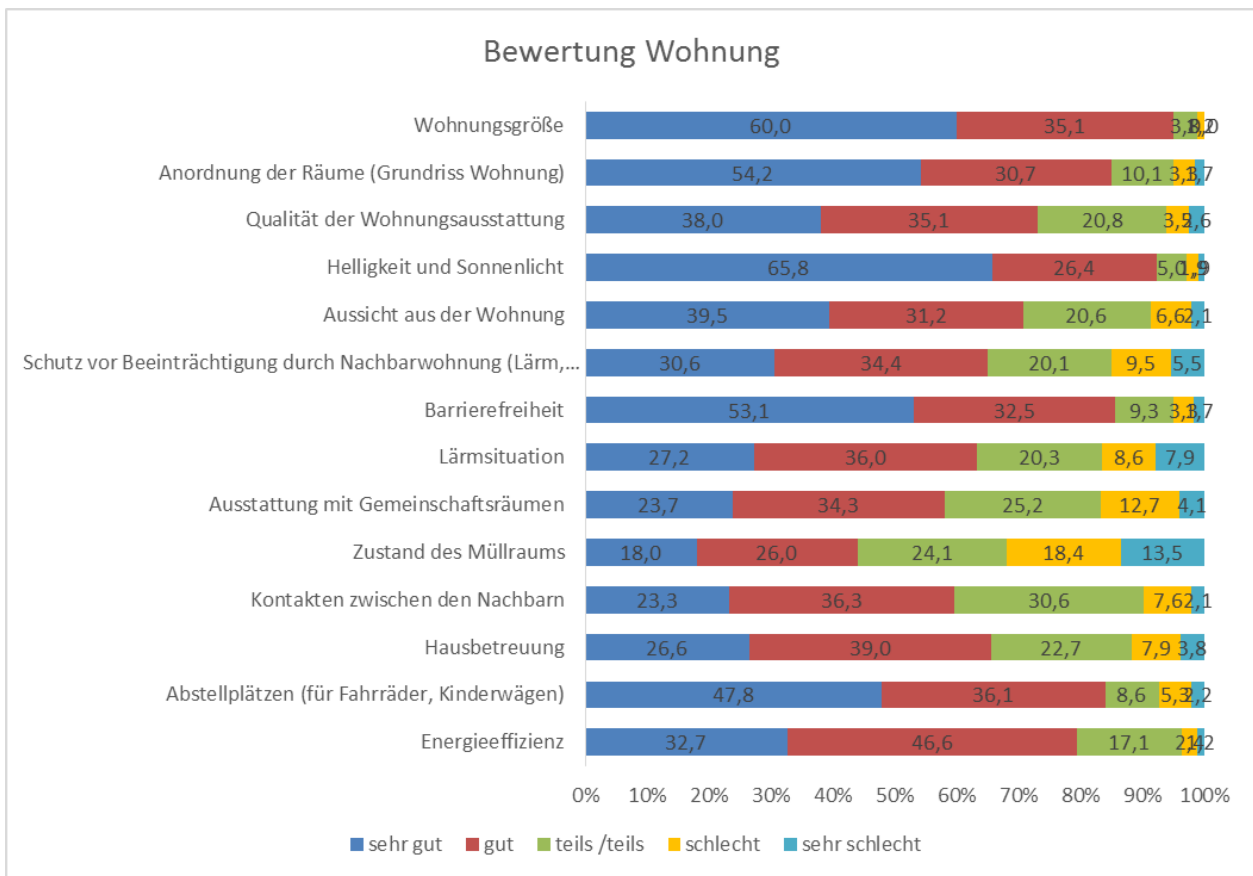
Insgesamt wird die eigene Wohnung von einem Großteil der Befragten positiv bewertet.

Auffällig ist die hohe Zufriedenheit mit der Wohnungsgröße und den Lichtverhältnissen („Helligkeit und Sonnenlicht“)<sup>48</sup>. Über 90% bewerten diese beiden Wohnaspekte als sehr gut oder gut. Ebenso sehr gut bis gut (>80%) wird die Anordnung der Räume, die Barrierefreiheit der Wohnungen und das Vorhandensein von Abstellplätzen für Fahrräder und Kinderwägen bewertet. Mit knappen 80% folgt die sehr gute bis gute Bewertung der Energieeffizienz. Etwas zurückhaltender fällt die Bewertung der Lärmsituation sowie der Hausbetreuung aus (jeweils etwas über 60%). Der Zustand des Müllraums wird am schlechtesten bewertet: Weniger als die Hälfte der Befragten gibt an, diesen als sehr gut oder zu erachten. Relativ viele kritische Stimmen gibt es auch in Bezug auf die Ausstattung der Gemeinschaftsräume (42% sind nur teilweise oder nicht zufrieden). Auch in Bezug auf die Kontakte mit den NachbarInnen zeigen sich überraschend viele der Befragten (40%) nur teilweise oder nicht zufrieden.

---

48 Die Größe der Wohnungen variiert nach Segment, so wohnen Befragte im geförderten Sektor durchschnittlich in kleineren Wohnungen als Angehörige von Baugruppen. Haushalte mit einem geringerem Einkommen (<1.500 Euro) verfügen auch über weniger Wohnfläche (<69m<sup>2</sup>). Je höher das monatliche Haushaltseinkommen, desto mehr Wohnfläche ist vorhanden.

Abbildung 19: Bewertung der Wohnung



#### 5.4.2. Wohnpräferenzen

Ein wichtiger Aspekt in der Wohnforschung ist die Frage nach den Wohnpräferenzen. Wohnen erfüllt nicht nur unterschiedliche Funktionen (Reproduktion, Intimität, Sozialisation), sondern spiegelt auch lebensstilbezogene Orientierungen und Bedürfnisse. Im Rahmen unserer Befragung wurde eine Liste an Inhalten vorgegeben, die einzeln in ihrer subjektiven Wichtigkeit zu bewerten waren. Wie die Übersicht der Ergebnisse zeigt (Abbildung 19), dominieren reproduktive und autonomiebezogene Aspekte: Die Wohnvorstellungen der befragten BewohnerInnen reflektieren primär Ansprüche auf einerseits Freizeit und Erholung, andererseits Intimität und Selbstverwirklichung. So sehen 73% in der Wohnung primär einen Ort für Freizeit und Erholung, für 68% ist es wichtig, einen eigenen Zugang ins Freie zu haben. Zugleich geben 71% an, die Wohnung als einen Ort des Rückzugs und Intimität zu betrachten, für 69% ist es wichtig, sich in der Wohnung (bzw. über die Wohnungseinrichtung) zu verwirklichen. Für immerhin 65% der Befragten ist es wichtig, die Wohnung als einen Ort der Geselligkeit zu definieren (Möglichkeit, Freunde und Bekannte einzuladen). An wenigsten stimmen die Befragten der Aussage zu, die Wohnung sei für sie lediglich ein Ort zum Schlafen und Essen (14%). 32% legen Wert auf die Repräsentativität der Wohnung, die Wohnung als Ort zum Arbeiten (Lernen, Home-Office) nutzt ein Viertel der Befragten (25%).



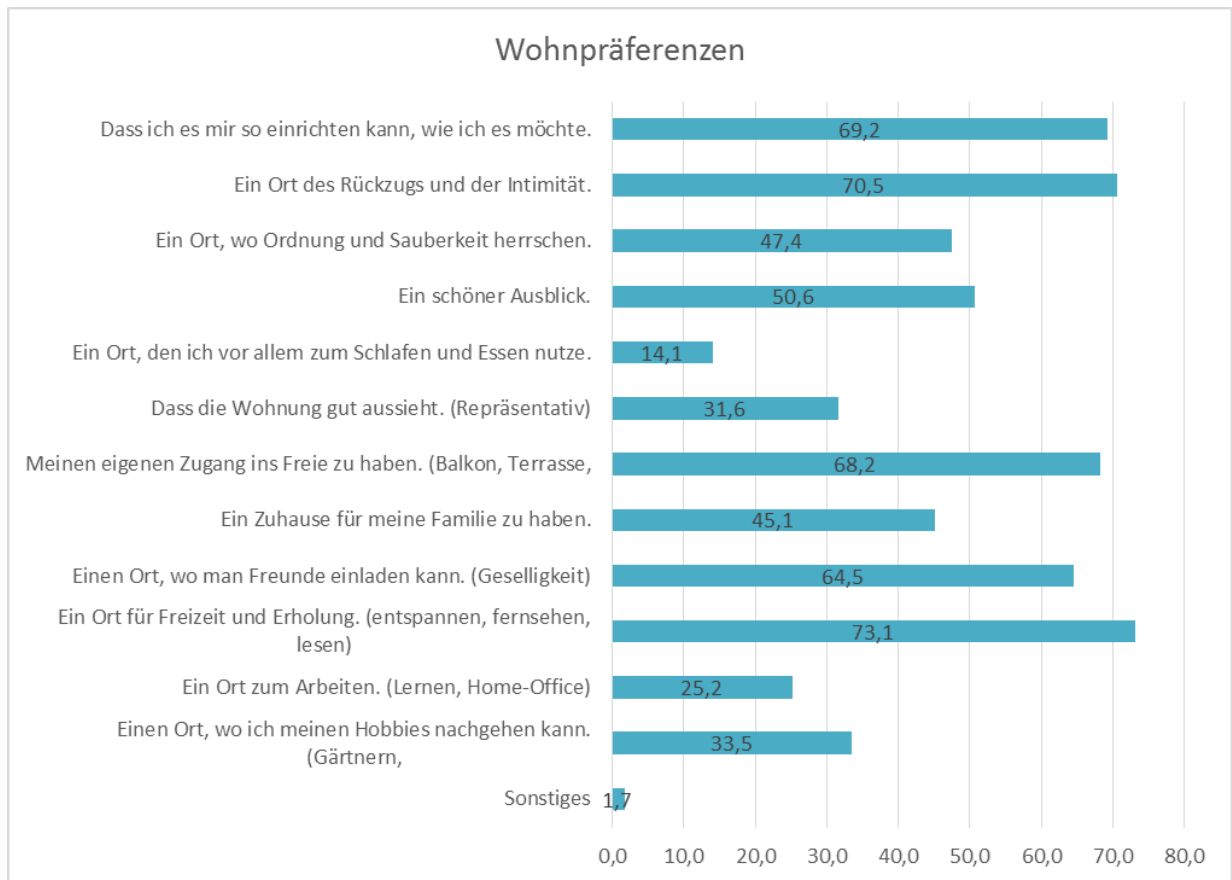


Abbildung 18: Wohnpräferenzen

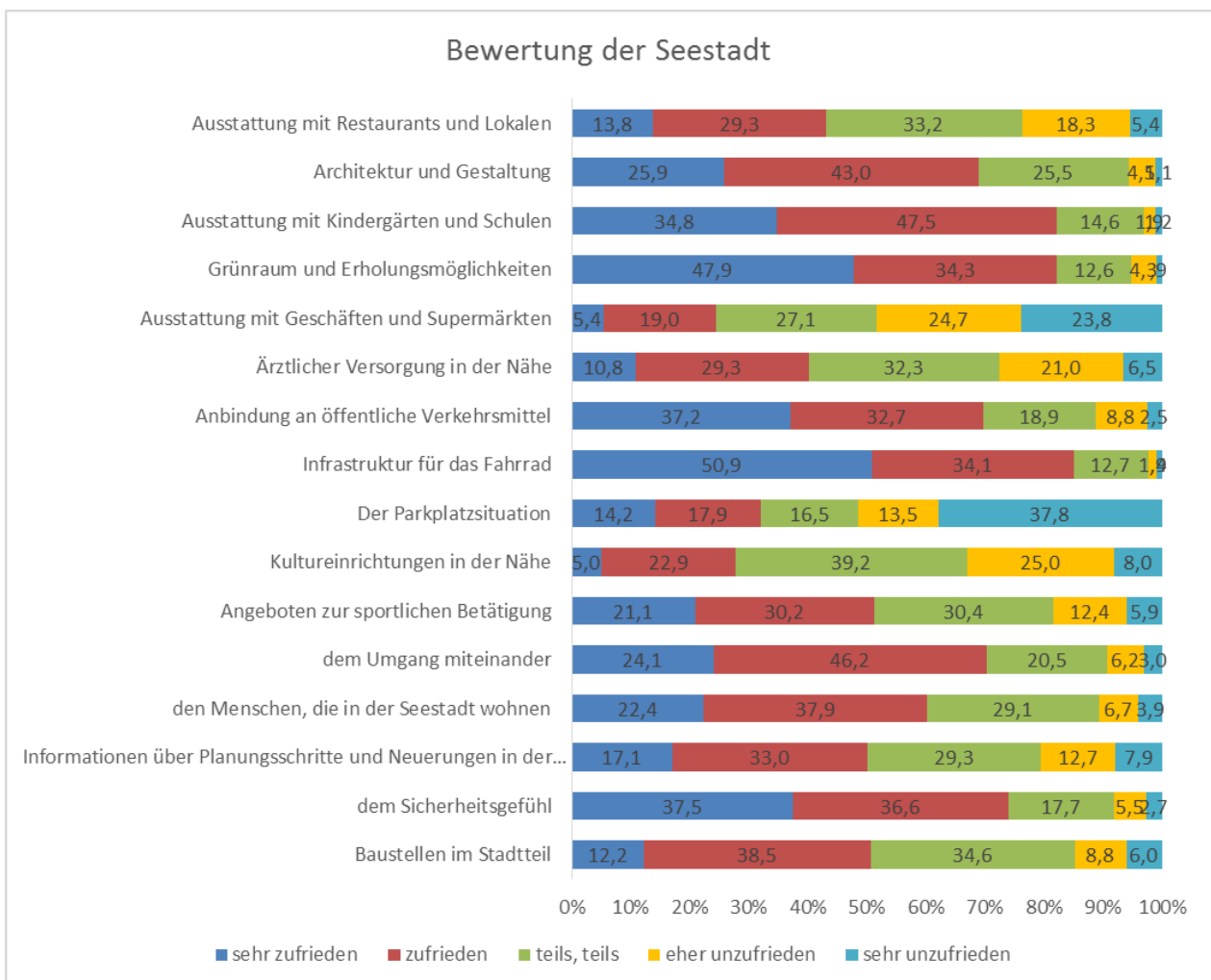
### **Einfluss der Wohnpräferenzen auf die Wohnzufriedenheit**

Wien angenommen wurde, haben Wohnpräferenzen auch einen Einfluss auf die Wohnzufriedenheit. Wie entsprechende Analysen zeigen, zeigt sich ein positiver Zusammenhang in Bezug auf den Aspekt „Dass ich es mir so einrichten kann, wie ich es möchte“. Wem diese autonomiebezogene Ansicht wichtig ist, hat eine höhere Wahrscheinlichkeit, „sehr gerne“ in der Seestadt zu wohnen höher, als wenn dies als weniger wichtig erachtet wird (Odds-Ratio 2.3). Umgekehrt lässt sich für die Vorstellung von Wohnen als Ort von Rückzug und Intimität ein negativer Zusammenhang feststellen. Wer diesen Aspekt betont, zeigt eine geringere Wahrscheinlichkeit, „sehr gerne“ in der Seestadt zu wohnen, als wenn dies als nicht wichtig erachtet wird (OR 0.5). Positive, aber statistisch nicht signifikante Effekte auf die Wahrscheinlichkeit für hohe Wohnzufriedenheit zeigen sich bei den Aspekten „Meinen eigenen Zugang ins Freie zu haben. (Balkon, Terrasse, Garten)“ und „Ein Ort für Freizeit und Erholung. (entspannen, fernsehen, lesen, nichts tun)“.

### 5.4.3. Bewertung der Wohnumgebung und des Stadtteils

Wie die Seestadt von den BewohnerInnen bewertet und eingeordnet wird, wurde in der Befragung anhand von 16 unterschiedlichen Themen zu erheben versucht. Insgesamt zeigt sich, dass die Zufriedenheitswerte eher hoch ausfallen, wobei die höchsten Zufriedenheitswerte mit über 80% (zufrieden und sehr zufrieden) sich auf die Infrastruktur für das Fahrrad beziehen. Sehr positiv werden auch der Grünraum und die Erholungsmöglichkeiten bewertet (48% sind sehr zufrieden), gute Werte zeigen sich auch für die Ausstattung mit Kindergärten und Schulen (35% sehr zufrieden) sowie für die Aspekte Sicherheit (38% sehr zufrieden) und Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel (37% sehr zufrieden). Auch in Bezug auf die Architektur und Gestaltung und den sozialen Umgang der Menschen miteinander geben die Befragte positive Rückmeldungen (69 bzw. 70% sehr zufrieden und zufrieden).

Abbildung 19: Bewertung von Wohnumfeld und Stadtteil



Negativer fällt die Bewertung hinsichtlich der gastronomischen und medizinischen Infrastruktur aus. So geben über die Hälfte der Befragten an, mit der Ausstattung mit Restaurants und Lokalen sowie

mit der ärztlichen Versorgung nur teilweise bis gar nicht zufrieden zu sein. Noch kritischer werden von den Befragten die Verfügbarkeit von Kultureinrichtungen in der Nachbarschaft, die Parkplatzsituation und die Ausstattung mit Geschäften und Supermärkten in der Seestadt bewertet. Die Parkplatzsituation löst die größte Unzufriedenheit aus. Über die Hälfte der BewohnerInnen geben an, dass sie damit eher (13,5%) oder sehr unzufrieden (37,8%) sind. Mit der Ausstattung mit Geschäften und Supermärkten ist beinahe die Hälfte eher (24,7%) oder sehr unzufrieden (23,8%).

#### **5.4.4. Detailbetrachtung zu ausgewählten Aspekten der Wohnumfeldzufriedenheit**

Wie festgestellt, fällt die Bewertung der Ausstattung mit Restaurants und Lokalen insgesamt weniger positiv aus. Im Detail betrachtet zeigt sich, dass Befragte, die aufgrund ihrer Lebenssituation mehr Zeit in der Seestadt verbringen (im Haushalt beschäftigte Personen, selbstständig Erwerbstätige oder Arbeitssuchende, aber auch kinderlose Paare oder Personen in Wohngemeinschaften), mit der Situation überdurchschnittlich unzufrieden sind, während familienzentriert lebende Personen diesen Aspekt des Wohnumfeldes etwas weniger kritisch bewerten. Personen, die vor ihrem Umzug in einem innerstädtischen Bezirk gewohnt haben, bewerten die gastronomischen Gegebenheiten ebenfalls eher kritischer.

Im Unterschied zur gastronomischen Infrastruktur fällt die Bewertung des Grünraums und der Erholungsmöglichkeiten überdurchschnittlich positiv aus: Über 80% der Befragten sind sehr zufrieden bis zufrieden damit. Im Detail lässt sich ein kleiner geschlechtsspezifischer Unterschied feststellen, wonach Männer den Grünraum und die Erholungsmöglichkeiten etwas positiver bewerten. Positiver wird die Situation auch von Befragten bewertet, die vorher im innerstädtischen Raum gelebt haben. Schließlich variiert die Bewertung des Grünraums auch nach dem sozialen Status: Je höher das Einkommen und der Bildungsstatus, desto höher die Zufriedenheitswerte. So zeigen sich Personen mit Hochschulabschluss zu 88% zufrieden, Personen mit einem Lehrabschluss hingegen zu 75%. Wie die Ergebnisse zeigen, handelt es sich um Unterschiede auf einem generell sehr hohen Zufriedenheitsniveau.

Auch in Hinblick auf die eher nur geringe Zufriedenheit mit der Ausstattung mit Geschäften und Supermärkten (nur 30% der Befragten sind teilweise oder sehr zufrieden), sind leichte Variationen nach soziodemographischen Aspekten zu erkennen. So bewerten Frauen sowie ältere Erwachsene die Situation etwas kritischer als Männer und jüngere Erwachsene. Überdurchschnittlich unzufrieden sind auch Personen, die aufgrund ihrer Lebenssituation mehr Zeit in der Seestadt verbringen (müssen) wie etwa selbstständig Erwerbstätige oder Personen in Karenz. Unterschiede zeigen sich aber auch in Bezug auf die höchste abgeschlossene Schulbildung. So sind bildungsfernere Befragte mit der Situation eher unzufrieden als Personen mit höherem Bildungsabschluss.

Auch für die mehrheitlich kritisch bewertete Ausstattung mit Kultureinrichtungen zeigen sich gewissen Differenzen: So scheinen Frauen die Situation etwas positiver zu bewerten als Männer (32% zu 22%), auch neigen Personen, die davor in einer innerstädtischen Wohnumgebung gewohnt haben, dazu, die Situation negativ wahrzunehmen. Ähnliches gilt, wenn auch weniger markant ausgeprägt, für Personen mit höherem Einkommen und höherem Bildungsstatus.

#### **5.4.5. Komponenten der Wohnzufriedenheit: Ansätze einer Typenbildung**

Die subjektive Wohnzufriedenheit hat viele Facetten. Um ein komplexes Gesamtbild zu erhalten, wurden die Variablengruppen „Bewertung der Wohnung“ (Q12) und „Bewertung des Wohnumfelds“ (Q22) einer Hauptkomponentenanalyse unterzogen<sup>49</sup>. Insgesamt haben 343 Befragte sämtliche der 31 Fragen zur Zufriedenheit mit der Wohnumgebung und zur Bewertung des Wohnhauses und der eigenen Wohnung beantwortet. Tabelle 10 zeigt das Ergebnis der Analyse: In den Zeilen stehen die ursprünglichen Variablen „Bewertung der Wohnung“ (Q12) und „Bewertung des Wohnumfelds“ (Q22), in den Spalten die berechneten Komponenten der Wohnzufriedenheit. Die Zahlen in der Tabelle sind die sogenannten Komponentenladungen, d.h. die Korrelationswerte zwischen den ursprünglichen Variablen und den berechneten Komponenten, die Werte zwischen -1 und +1 annehmen können. Werte nahe 1 (bzw. -1) bedeuten, dass die jeweilige Variable stark positiv (bzw. negativ) mit der Komponente korreliert, diese entscheidend beeinflusst, und bei der inhaltlichen Interpretation berücksichtigt werden sollte.<sup>50</sup> Mit insgesamt sieben extrahierten Komponenten<sup>51</sup> können 55% der Variation in den 31 ursprünglichen Variablen erklärt werden. Auf Basis dieser Komponentenladungen werden die Komponenten der Wohnzufriedenheit nun beschrieben und benannt. Bis auf wenige Ausnahmen können die Variablen relativ klar zu bestimmten Komponenten zugeordnet werden.

##### **Komponente 1: Seestadt als soziale Nachbarschaft**

Die erste Dimension schließt vor allem Items ein, die die Zufriedenheit mit dem sozialen Umfeld und das Miteinander der SeestadtbewohnerInnen betreffen: den „Umgang miteinander“, den „Zusammenhalt in der Bewohnerschaft in der Seestadt (der Stadtgemeinschaft)“, die „Menschen, die in der Seestadt wohnen“ und die „Kontakte zwischen den Nachbarn“.

##### **Komponente 2: Beeinträchtigungspotenziale (u.a. durch Lärm und Bautätigkeit)**

Die zweite Dimension der Wohnzufriedenheit umfasst jene Variablen, die Ursachen für eine Beeinträchtigung der Wohnzufriedenheit bedeuten können. Dazu zählen die „Lärmsituation“, der Schutz der Privatsphäre vor „Beeinträchtigung durch Nachbarwohnung (Lärm, Geruch)“, die

---

49 Bei diesem multivariaten Analyseverfahren wird versucht, die erhobenen Variablen auf Basis ihrer Korrelationswerte zu bündeln. Dabei werden Variablen, die relativ stark korrelieren, zu neuen Variablen, sogenannten Komponenten, zusammenzufasst. Diese Komponenten können dann je nach ihrem Zusammenhang mit den ursprünglichen Variablen interpretiert und benannt werden. Durch diese Verdichtung können komplexe Phänomene, wie hier die Wohnzufriedenheit, in einfacherer Weise gefasst werden, und es ist möglich, diese Komponenten für weitere Analysen zu nutzen, etwa zum Vergleich zwischen Gruppen oder zur Konstruktion einer Wohnzufriedenheitstypologie.

50 Das Ausmaß dieser Beeinflussung, der Anteil der erklärten Varianz, errechnet sich als Quadrat des jeweiligen Korrelationswerts: ein Korrelationswert von 0,5 bedeutet, dass die Komponente  $0,5^2 = 25\%$  der Varianz einer Variablen erklärt, ein Korrelationswert von 0,8 entsprechend 64%, etc.

51 Hauptkomponentenanalyse mit SPSS Kaiser Kriterium: Extraktion von Komponenten mit Eigenwerte  $> 1$ , orthogonale Rotation

„Baustellen im Stadtteil“, das allgemeine „Sicherheitsgefühl“ und die „Parkplatzsituation“ und auch der „Zustand des Müllraums“.

### **Komponente 3: Das eigene Wohnhaus**

Die dritte Komponente der Wohnzufriedenheit wird bestimmt durch die Bewertung des eigenen Wohnhauses und der gemeinsam genutzten Flächen und baulichen Gegebenheiten, darunter fallen die „Energieeffizienz“, die „Hausbetreuung“, die „Ausstattung mit Gemeinschaftsräumen“, der „Zustand des Müllraums“, die „Abstellplätze (für Fahrräder, Kinderwägen)“, sowie auch die Barrierefreiheit in der Seestadt.

### **Komponente 4: Die eigene Wohnung**

Die vierte Komponente umfasst die Bewertung der eigenen Wohnung, wobei sie durch die Zufriedenheit mit „Wohnungsgröße“, „Anordnung der Räume (Grundriss Wohnung)“, „Helligkeit und Sonnenlicht“, „Aussicht aus der Wohnung“, die „Qualität der Wohnausstattung“, sowie auch durch die „Architektur und Gestaltung“ in der Seestadt bestimmt wird.

### **Komponente 5: Ausstattung und Infrastruktur**

Die fünfte Komponente der Wohnzufriedenheit repräsentiert die Zufriedenheit mit der Ausstattung der Seestadt, mit „Restaurants und Lokalen“, „Geschäften und Supermärkten“ und der Anbindung an den öffentlichen Verkehr, und, etwas schwächer, die Zufriedenheit mit der ärztlichen Versorgung und den „Kultureinrichtungen in der Nähe“.

### **Komponente 6: Kinder- und familienfreundliches Wohnumfeld**

Die sechste Komponente wird bestimmt durch die Zufriedenheit mit der „Ausstattung mit Kindergärten und Schulen“ und dem zur Verfügung stehenden „Grünraum und den Erholungsmöglichkeiten“. Auch die Zufriedenheit mit der „ärztlichen Versorgung in der Nähe“, die Ausstattung mit „Abstellplätzen für Fahrräder und Kinderwägen“ und das „Sicherheitsgefühl“ wirken auf diese Komponente.

### **Komponente 7: Ort für sportliche und kulturelle Aktivitäten**

Auf die letzte Komponente laden die beiden Variablen hoch, die die Zufriedenheit mit den sportlichen und kulturellen Angeboten in der Seestadt erfassen.

Insgesamt unterstreicht die Analyse, dass Wohnzufriedenheit ein mehrdimensionales Konzept ist. Neben der Wohnung umfasst Wohnzufriedenheit verschiedene Aspekte des Wohnumfeldes, in sozialer, infrastruktureller und kultureller Hinsicht, aber auch mögliche Konflikt- und Reibungsfelder, insbesondere Lärm, Baustellentätigkeit oder deviantes Verhalten. Interessant ist das Ergebnis der multivariaten Analyse (logistische Regression), wonach höhere Wohnkosten umso eher toleriert werden, je positiver die Zufriedenheit mit der eigenen Wohnung (Komponente 3), dem Wohnhaus (Komponente 4) und der Kinder- und Familienfreundlichkeit des Umfelds (Komponente 6) ausgeprägt ist.

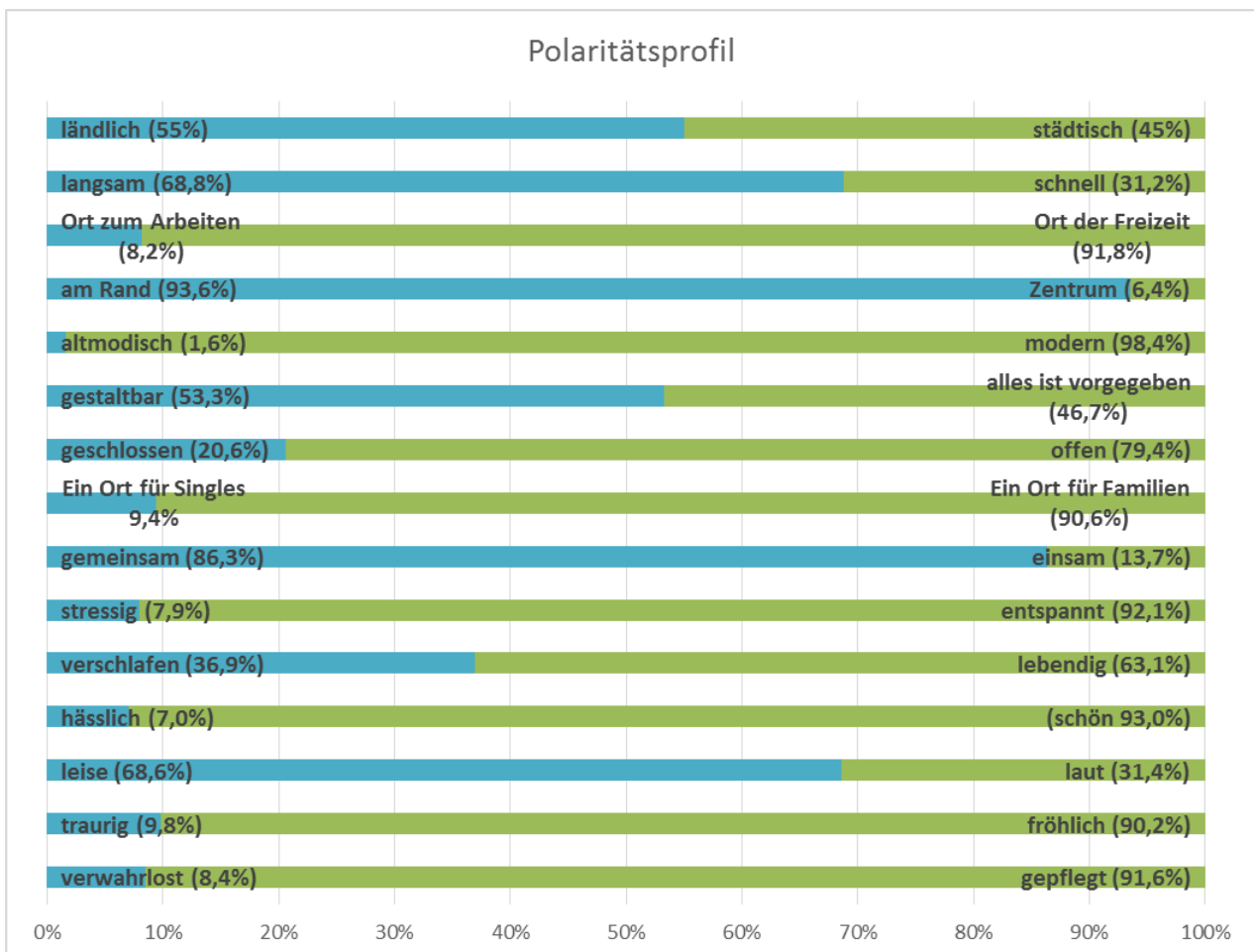
Tabelle 10: Komponenten der Wohnzufriedenheit

	1	2	3	4	5	6	7
Umgang miteinander	<b>0,85</b>	0,22	0,16	0,09	0,07	0,15	0,07
Zusammenhalt in der Bewohnerschaft in der Seestadt (der Stadtgemeinschaft)	<b>0,84</b>	0,09	0,15	0,07	0,18	0,11	0,12
Menschen, die in der Seestadt wohnen	<b>0,80</b>	0,27	0,01	0,15	0,14	0,13	0,09
Kontakte zwischen den Nachbarn	<b>0,63</b>	0,04	<b>0,49</b>	0,20	0,08	0,03	0,07
Lärmsituation	0,20	<b>0,67</b>	0,09	0,29	0,06	0,11	0,02
Schutz vor Beeinträchtigung durch Nachbarwohnung (Lärm, Geruch)	0,27	<b>0,65</b>	0,18	0,27	0,11	0,07	0,00
Baustellen im Stadtteil	0,05	<b>0,56</b>	0,12	0,25	0,14	0,04	0,08
Sicherheitsgefühl	0,16	<b>0,52</b>	0,16	0,14	0,04	<b>0,42</b>	0,09
Parkplatzsituation	0,07	<b>0,50</b>	0,28	0,12	0,11	0,17	0,07
Informationen über Planungsschritte und Neuerungen in der Seestadt	0,19	<b>0,36</b>	0,30	0,02	<b>0,34</b>	0,10	0,27
Infrastruktur für das Fahrrad	0,20	<b>0,34</b>	0,19	0,10	0,31	0,05	0,31
Energieeffizienz	0,13	0,19	<b>0,66</b>	0,12	0,23	0,00	0,08
Hausbetreuung	0,14	0,16	<b>0,64</b>	0,02	0,13	0,13	0,22
Ausstattung mit Gemeinschaftsräumen	0,05	0,01	<b>0,59</b>	0,25	0,03	0,03	<b>0,40</b>
Zustand des Müllraums	0,11	<b>0,41</b>	<b>0,59</b>	0,05	0,10	0,30	0,01
Abstellplätzen (für Fahrräder, Kinderwagen)	0,07	0,00	<b>0,50</b>	0,22	0,12	<b>0,44</b>	0,05
Barrierefreiheit	0,10	0,17	<b>0,41</b>	0,22	0,05	0,03	0,01
Wohnungsgröße	0,10	0,08	0,04	<b>0,67</b>	0,07	0,21	0,07
Anordnung der Räume (Grundriss Wohnung)	0,04	0,10	0,11	<b>0,65</b>	0,06	0,23	0,03
Helligkeit und Sonnenlicht	0,01	0,26	0,14	<b>0,64</b>	0,03	0,16	0,08
Aussicht aus der Wohnung	0,19	0,26	0,19	<b>0,57</b>	0,12	0,10	0,05
Qualität der Wohnungsausstattung	0,11	0,15	0,30	<b>0,42</b>	0,27	0,19	0,17
Architektur und Gestaltung	0,21	<b>0,34</b>	0,01	<b>0,37</b>	0,19	0,29	0,09
Ausstattung mit Restaurants und Lokalen	0,11	0,03	0,11	0,15	<b>0,76</b>	0,09	0,09
Ausstattung mit Geschäften und Supermärkten	0,07	0,20	0,10	0,12	<b>0,67</b>	0,25	0,06
Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel	0,10	0,31	0,13	0,11	<b>0,64</b>	0,24	0,11
Ärztliche Versorgung in der Nähe	0,15	0,05	0,06	0,02	<b>0,48</b>	<b>0,48</b>	0,10
Ausstattung mit Kindergärten und Schulen	0,08	0,13	0,18	0,12	0,06	<b>0,56</b>	0,09
Grünraum und Erholungsmöglichkeiten	0,21	<b>0,42</b>	0,01	0,06	0,12	<b>0,44</b>	0,14
Angeboten zur sportlichen Betätigung	0,11	0,17	0,10	0,05	0,07	0,07	<b>0,82</b>
Kultureinrichtungen in der Nähe	0,17	0,00	0,01	0,16	<b>0,45</b>	0,19	<b>0,61</b>

### 5.5. Das Image der Seestadt

Welches Image, oder welche Images hat die Seestadt bei den neu zugezogenen BewohnerInnen? Zu diesem Zweck wurde den Befragten eine Liste an 15 Eigenschaftspaaren vorgelegt und aufgefordert, jeweils das ihrer Meinung nach zur Seestadt passende Attribut auszuwählen. Die in Abbildung 21 dokumentierten Ergebnisse vermitteln das Bild eines Wohnumfeldes, das Elemente des Inselhaften (am Rand, langsam, leise, Ort der Freizeit) mit Aspekten ästhetischer (schön, gepflegt, modern) und emotionaler Bewertung (fröhlich, entspannt), aber auch mit Aktivität verbindet (offen, gestaltbar, gemeinsam, ein Ort für Familien). Während viele Gegensatzpaare eine eindeutige Richtung aufweisen, zeigt sich bei zwei Gegensatzpaaren eine ambivalente Haltung. Dies gilt etwa für das Gegensatzpaar „ländlich-städtisch“, aber auch für das Gegensatzpaar „gestaltbar-alles vorgegeben“; in beiden Fällen besteht keine ausgeprägte Präferenz. Auf gewisse Widersprüchlichkeiten verweisen auch die Angaben für die Gegensatzpaare „langsam-schnell“, „verschlafen-lebendig“, „laut-leise“. Die Seestadt wird eben nicht eindeutig und eindimensional wahrgenommen, weder als ländliche „Insel der Seligen“ noch als Ort vitaler Urbanität.

Abbildung 20: Das Image der Seestadt (semantisches Differential bzw. „Polaritätsprofil“)





### 5.5.1. Imagetypen

Sind die Wahrnehmungen hier unter den SeestadtbewohnerInnen homogen, oder lassen sich Gruppen mit unterschiedlichen Wahrnehmungen des Wohnorts ausmachen? Mittels Hauptkomponentenanalyse<sup>52</sup> der 15 dichotomen Attribute konnten sechs relativ unabhängige Imagedimensionen herausgearbeitet werden. Auf Basis der individuellen Werte auf diesen Imagedimensionen wurde eine Clusteranalyse<sup>53</sup> durchgeführt. Die Clusterlösung ergibt sechs unterschiedlichen Imagetypen, die zwischen 6 und 23% der Befragten umfassen (Tabelle 11), wobei positive Images dominieren. Negativ besetzte Imagetypen umfassen 29%.

*Tabelle 11: Imagetypen nach Häufigkeiten*

	Typ 1 Familienstadt in Randlage	Typ 2 urbane Dynamik	Typ 3 Offen, gestaltbar	Typ 4 Geschlossen, vorgegeben	Typ 5 Ort für Singles	Typ 6 Im Zentrum	<i>Gesamt</i>
Anzahl	94	88	87	82	35	25	<i>411</i>
%	23	21	21	20	9	6	<i>100</i>

Imagetyp 1 (**Familienstadt in Randlage**) sieht die Seestadt als offenen, fröhlichen Ort am Rand, für Familien, der gestaltbar ist und eher lebendig, sowie ländlich, langsam und leise -- und wo gemeinsam gehandelt wird.

Imagetyp 2 (**urbane Dynamik**) nimmt die Seestadt weit häufiger als die anderen Typen als städtisch, schnell und laut wahr.

Imagetyp 3 (**offen, gestaltbar**) empfindet die Seestadt häufiger als die anderen Typen als lebendig und gestaltbar, wobei die Hälfte der BewohnerInnen dieser Gruppe die Seestadt als städtisch, die andere als ländlich wahrnehmen.

Imagetyp 4 (**geschlossen, vorgegeben**) sieht die Seestadt auch weit häufiger als die anderen Typen als traurig, geschlossen, verschlafen, vorgegeben und wenig gestaltbar, und auch die Assoziation der Seestadt mit Einsamkeit ist hier weit überdurchschnittlich häufig.

Imagetyp 5 (**Ort für Singles**) unterscheidet sich von allen anderen Typen dadurch, dass die Seestadt als Ort für Singles wahrgenommen wird, und nicht als Ort für Familien. Die Seestadt erscheint relativ häufig als geschlossen und vorgegeben und überdurchschnittlich oft auch als einsam.

Imagetyp 6 (**Zentralort**) bewertet die Seestadt ähnlich wie Typ 2, als fröhlich, offen und lebendig, unterscheidet sich jedoch von allen Typen dadurch dass die Seestadt im Zentrum gesehen wird und nicht, wie bei den Imagetypen 1 bis 5 meist "am Rand".

52 Zur Erklärung des Verfahrens siehe Fußnote 48.

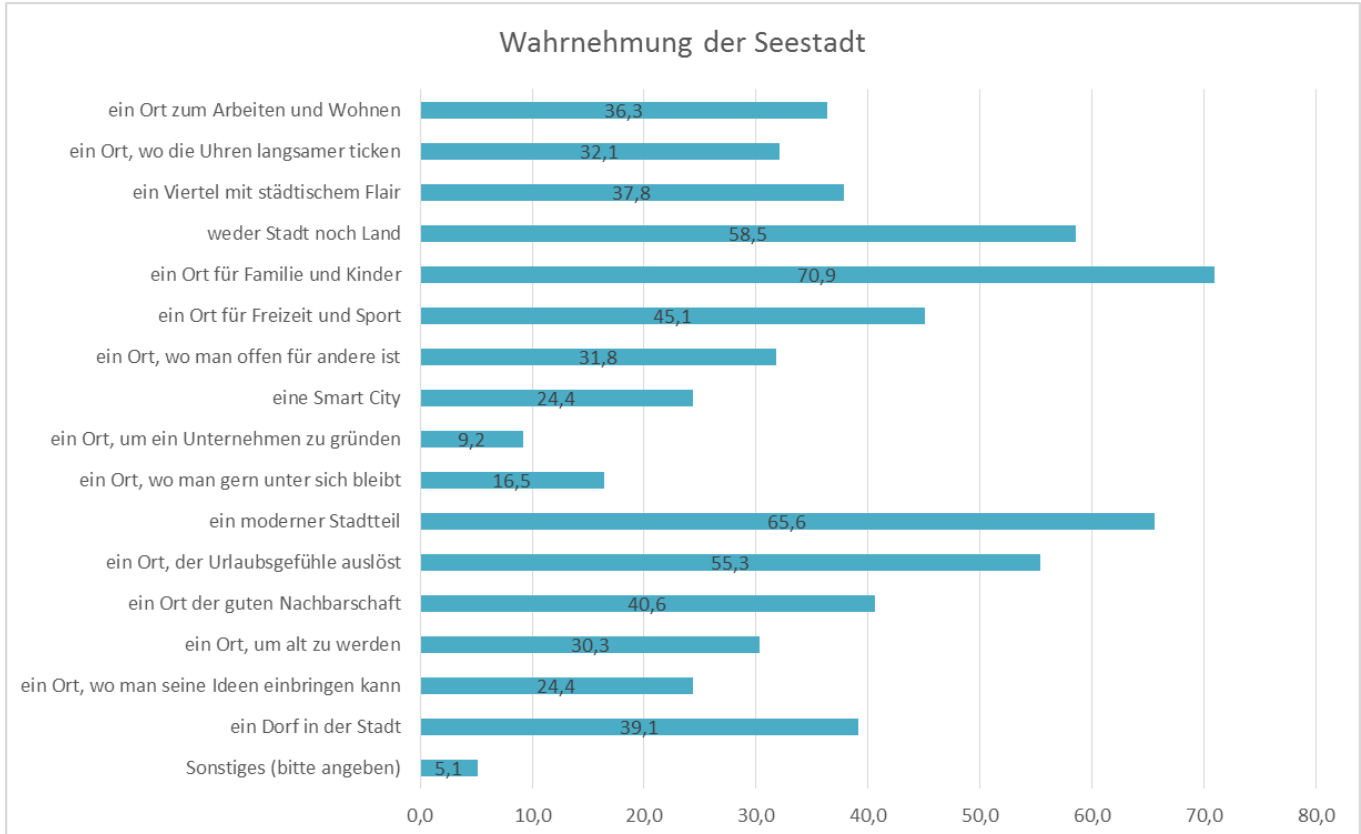
53 Clusteranalyse mittels PAM Algorithmus, Distanzmaß: Euklidische Distanz, Feststellung der Clusteranzahl mittels Average Silhouette Width.

### 5.5.2. Wahrnehmung der Seestadt

Neben der Imagemessung nahm der Fragebogen auch auf jene Inhalte Bezug, die in der Bewerbung der Seestadt eine zentrale Rolle spielten. Die Frage, die sich stellte, war, inwieweit es sich bei diesen Vorstellungen um soziale Repräsentationen handelt, die auch von den Befragten geteilt werden. Beispiel solcher Inhalte sind: Die Seestadt als „Ort für Familien und Kinder“, als „Ort für Freizeit“, als Ort der „Urlaubsgefühle auslöst“, ein „moderner Stadtteil“, ein Ort „zum Arbeiten und Wohnen“ und ein Ort „um ein Unternehmen zu gründen“, ein Ort „der guten Nachbarschaft“, „wo man seine Ideen einbringen kann“.

Die Antworten deuten darauf hin, dass die lancierten Bilder in mancher Hinsicht durchaus Widerhall finden: Die Vorstellung der Seestadt als Ort für Familie und Kinder wird von 71% geteilt, ebenso das Bild von der Seestadt als moderner Stadtteil (66%), der „weder Stadt noch Land“ ist (59%), aber Urlaubsgefühle auszulösen vermag (55%). In Bezug auf eine Reihe anderer Vorstellungen zeigen sich die Befragten weitaus zurückhaltender. So betrachten nur 36% der Befragten die Seestadt als einen Ort zum Wohnen und Arbeiten und nur 9% als Ort, um ein Unternehmen zu gründen. Während 41% der Befragten die Seestadt als einen Ort der guten Nachbarschaft bezeichnen, meinen 17% dass es sich um einen Ort handelt, wo man gern unter sich bleibt. 24% teilen die Ansicht, dass sie hier auch ihre Ideen einbringen können. Ebenfalls 24% teilen das Bild der Seestadt als „Smart City“.

Abbildung 21: Wahrnehmung der Seestadt



## 5.6. Vor- und Nachteile des Wohnens in der Seestadt: Semantische Assoziationen

### 5.6.1. Vorteile (offene Frage)

Im Zuge der Erhebung wurde (mit einer offenen Frage) auch nach den größten Vor- und Nachteilen des Wohnens in der Seestadt gefragt. Insgesamt werden von den 468 Befragten 988 Vorteile genannt. Im Überblick (Wordcloud, Abbildung 23) zeigt sich die Bedeutung der Wohnung bzw. des Wohnens sowie der naturnahen Lage.

Abbildung 22: Vorteile des Wohnens in der Seestadt



Die Vielzahl an Antworten wurde für die weiterführende quantitative Auswertung inhaltlich zu 13 Kategorien zusammengefasst. Dabei zeigen sich folgende Tendenzen (vgl. Tabelle 11): So etwa wurde von 17% der Befragten die Naturnähe und Sauberkeit der Seestadt als wichtigster Vorteil genannt. Für weitere 14% gilt die Neuwertigkeit und Modernität der Wohnungen und Gebäude als wichtigster Vorteil. Zudem ist für 13% der Befragten die Tatsache ein Vorteil, dass die Seestadt Ruhe und Erholung bietet. 12% betonen die Wichtigkeit der Infrastruktur (öffentlicher Verkehr, Barrierefreiheit, Bildungseinrichtungen). Diese vier Aspekte finden sich, in wechselnder Reihenfolge, auch als zweit- und dritt wichtigste Vorteile. Für alle anderen genannten Aspekte – wie etwa der See, die Ausstattung der Wohnung, die gute Nachbarschaft oder die Mitgestaltungsmöglichkeit (bei den Baugruppen) – finden sich deutlich weniger Nennungen.

*Tabelle 11: Häufigkeiten der genannten Vorteile (gereiht nach Häufigkeit der 1. Nennung, Prozentangaben)*

	Vorteil 1	Vorteil 2	Vorteil 3
Naturnähe und Sauberkeit	17	22	12
Die Neuwertigkeit und Modernität der Wohnungen und Gebäude	14	11	11
Ruhe und Erholung	13	16	12
Die Infrastruktur (Öffentliche Verkehrsanbindung, Nahversorger, Barrierefreiheit, Schulen usw.)	12	19	19
Der See	6	2	7
Die Ausstattung und Gestaltung der eigenen Wohnung sowie der gesamten Anlage	5	5	6
nachhaltiges und kostengünstiges Wohnen	4	4	3
Stadt und Land in Einem	3	3	5
Nachbarschaft und soziale Kontakte	3	7	7
Die kinder- und familienfreundliche, sichere Umgebung	2	6	8
Freiheit, Offenheit und das große Platzangebot	1	2	5
Die Mitgestaltungsmöglichkeiten innerhalb der Baugruppen und der Pioniergeist	1	2	2
Die gute Lebensqualität	1	(0,3)	(0,3)
Das vielfältige Freizeitangebot	(0,2)	1	2

### **5.6.2. Nachteile (offene Frage)**

Auch in Bezug auf die spezifischen Nachteile zeigt die Befragung aufschlussreiche Ergebnisse. Die Visualisierung (Wordcloud, Abbildung 24) bildet wieder relational zur Anzahl der Nennungen die größten Themen ab. Insgesamt wurden 917 Nachteile im Fragebogen vermerkt. Wie die Wordcloud sichtbar macht, stehen hier vor allem infrastrukturelle Mängel im Zentrum. Weitere Punkte sind das Fehlen von Parkplätzen (bzw. kostspielige Garagenplätze) sowie die Abgelegenheit der Gegend. Alle anderen negativen Aspekte werden sehr viel seltener genannt.

Tabelle 12 dokumentiert die zu 12 Kategorien zusammengefassten Nennungen. Auf die begrenzten Einkaufsmöglichkeiten, die schlechte öffentliche Anbindung oder auch mangelnde kulturelle Angebote entfallen die häufigsten ersten Nennungen (36%), fehlende Parkplätze und teure Parkgaragen sind bei 20% der Befragten die erste Nennung, die Abgeschiedenheit der Gegend (Stichwort „Ghettoisierung“) wird von 19% genannt. Unter den eher selten genannten negativen Aspekten werden eher soziale Aspekte genannt, wie etwa Probleme mit den NachbarInnen oder lärmende Kinder. Selten genannt werden Beeinträchtigungen durch die Baustellen, die dichte Verbauung sowie eine Unzufriedenheit mit der Wohnung oder mit der Verschmutzung.

Abbildung 23:Nachteile des Wohnens in der Seestadt



Tabelle 12:Häufigkeiten der genannten Nachteile (gereiht nach Häufigkeit der 1. Nennung; Prozentangaben)

	Nachteil 1	Nachteil 2	Nachteil 3
Mangelhafte Infrastruktur (Einkaufsmöglichkeiten, Dienstleister, Öffis, kulturelle Angebote...)	36	45	45
Zu wenig Parkplätze, zu teure Garage	20	19	12
Abgelegenheit, Ghettoisierung	19	9,	8
Probleme mit den Nachbarn (unbeaufsichtigte Kinder, zu viele Asoziale und Ausländer, Autofahrer...)	6	6	10
Lärm (Nachbarn, Kinder, Partys, Autos...)	6	7	7
Baustellen (Staub, Lärm...)	6	3	3
Zu dichte Bauweise, zu viele Menschen, zu wenig Grün	3	4	6
hohe Miete, mangelhafte Ausstattung der Wohnungen bzw. der Anlage, schlechte Bauqualität	2	3	2
Verschlafenheit, Charakterlosigkeit	1	2	2
Verschmutzung	(0,3)	1	2
Wind	(0,3)	(0,3)	(0,4)
Zu viel Kontrolle und Fremdbestimmung (Verbotsschilder, Baugruppen...)	0	1	(0,4)

### 5.6.3. Die Besonderheit des Wohnens in der Seestadt

Was ist das Besondere an der Seestadt? Auf diese Frage waren die befragten BewohnerInnen eingeladen, mit einem Schlagwort zu antworten. Insgesamt wurden 316 Besonderheiten genannt (vgl. Wordcloud, Abbildung 14).

Viele Schlagworte wie „See“, „neu“, „modern“, „grün“ oder „Lage“ tauchten bereits bei der Frage nach den Vorteilen auf. Bestimmte Begriffe wie „Projekt“, „Konzept“, „Utopie“ weisen auf den wahrgenommenen Modellcharakter hin. Interessant ist, dass auch einige negativ konnotierte Besonderheiten auftauchen, wie die Begriffe „Fehlplanung“, „Attrappenstadt“, aber auch „FPÖ“ (synonym für aufgeheizten Wahlkampf) zeigen.

Abbildung 24: Die Besonderheit am Wohnen in der Seestadt



Für die weitere Auswertung wurden die Antworten in sieben Kategorien zusammengefasst (siehe Tabelle 13): „Das gesamte Konzept“ ist dabei die Kategorie, in die mit 21% der größte Anteil der Befragten fällt. Mit Konzept sind verschiedene Aspekte gemeint, allen voran das Konzept einer Smart City, die Mitgestaltungsmöglichkeiten und eine nicht genauer beschriebene und damit etwas diffus wirkende „Einzigartigkeit“ der Seestadt. Von 19% wird das Neue bzw. die Neuwertigkeit als Besonderheit hervorgehoben, für 16% ist es der See und 15% geben wiederum Ruhe, Entspannung und Urlaub an. Für 10% der Befragten sind es die in der Seestadt zusammenfallenden Vorzüge von Stadt und Land, die das Besondere ausmachen. Die soziale Dimension der Bevölkerungsstruktur bzw. Nachbarschaft (Gemeinschaft, soziale Diversität) wird von 9% genannt, der grüne Charakter der Seestadt von 7%.

Tabelle 12: Häufigkeiten der genannten Besonderheiten (Prozentangaben)

das gesamte Konzept (Smart City, Pioniere, Mitgestaltung, Einzigartigkeit...)	21
Neuwertigkeit	19
der See	16
Ruhe, Entspannung, Urlaub	15
Vorzüge von Stadt und Land	10
Gemeinschaft und soziale Diversität	9
ländlich, grün	7
nichts/keine Angabe	3

### 5.7. Nutzung des Stadtteils

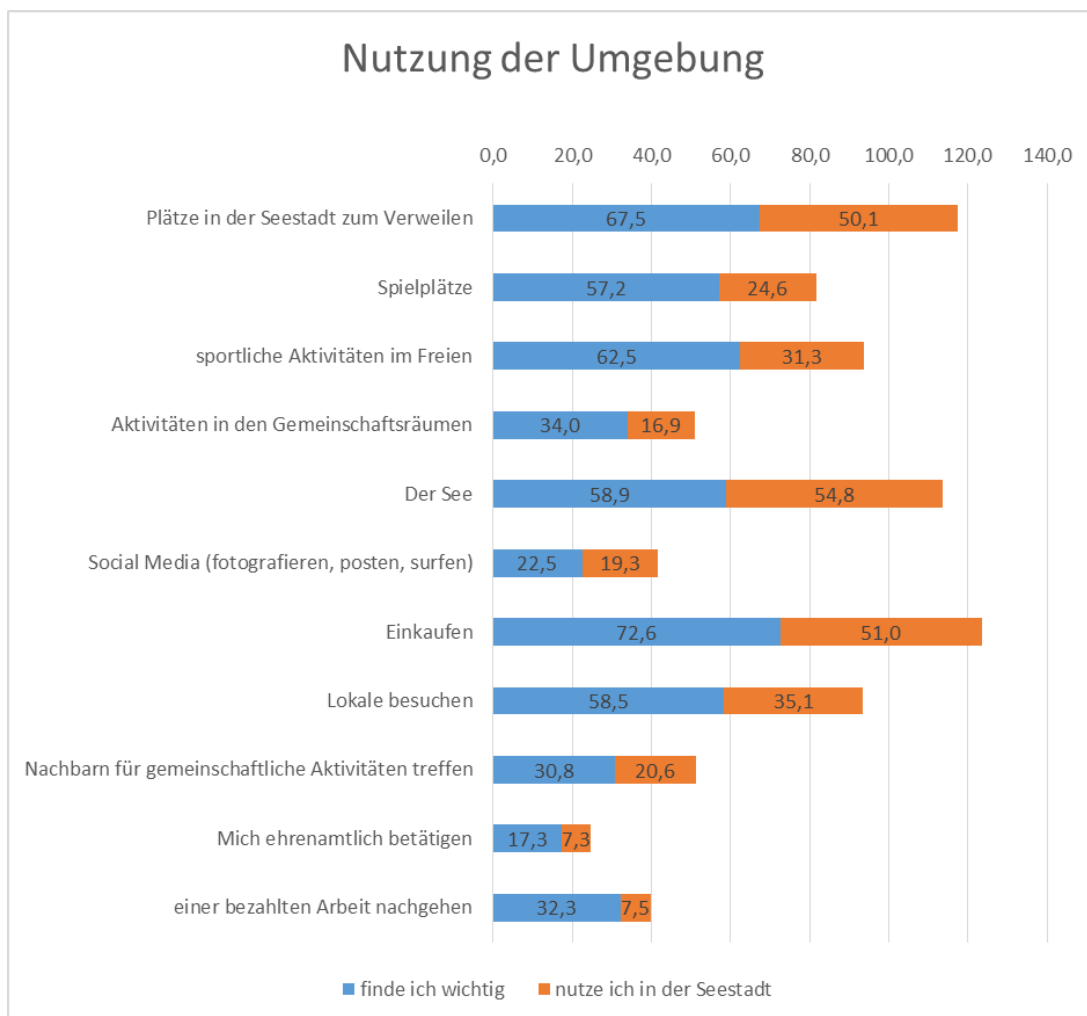
Welchen Tätigkeiten gehen die Befragten in ihrer Wohnumgebung nach, wie und zu welchem Zweck nutzen sie ihr nachbarschaftliches Wohnumfeld? Um diese Frage zu beantworten, wurde den Befragten eine Liste an Aktivitäten vorgegeben, die zuerst nach dem allgemeinen Stellenwert im Leben der Person zu bewerten waren, danach sollte angegeben werden, in welchem Ausmaß die jeweilige Tätigkeit ausgeübt wird.

Wie der Blick auf Abbildung 26 zeigt, stehen Wichtigkeit und Ausübung in keinem linearen Zusammenhang. So sind den Befragten am wichtigsten einerseits der Besuch von Konsumorten (Einkaufen 73%; Lokale besuchen 59%), andererseits Erholung und Sport (Plätze zum Verweilen 68%; sportliche Aktivitäten im Freien 63%; See 59%; Spielplätze 57%). Als relativ weniger wichtig erachtet wird ein dritter Typ an sozial eingebetteten Aktivitäten wie die Nutzung von Gemeinschaftsräumen (34%), gemeinschaftliche Aktivitäten mit Nachbarn (31%), Social Media (23%) oder ehrenamtliche Tätigkeiten (17%). Werden nun diesen Zahlen die Angaben zur Nutzung gegenübergestellt, zeigt sich erwartungsgemäß eine andere Rangreihe: Am häufigsten genutzt werden sozialräumliche Opportunitätsstrukturen wie der See (55%) oder Plätze zum Verweilen (50%), relativ häufig genannt wird naheliegenderweise auch das Einkaufen (51%). Seltener genutzt werden demgegenüber gastronomische Einrichtungen (35%), Sportmöglichkeiten im Freien (31%) und Spielplätze (25%). 21% der Befragten geben an, dass sie Nachbarn für gemeinschaftliche Aktivitäten treffen, 19% deklarieren sich als NutzerInnen von Social Media, 17% berichten über Aktivitäten in den Gemeinschaftsräumen. Nur 7% geben an, sich ehrenamtlich zu engagieren. Zum anderen beleuchtet Abbildung 26 das komplexe Verhältnis von Bedeutung und Verwirklichung: So sind das Aufsuchen von Spielplätzen, Sport im Freien, Einkaufen und der Besuch von Lokalen jene Tätigkeiten mit der höchsten Diskrepanz zwischen Bedeutung und Praxis: Diese Tätigkeiten sind für die befragten Personen zwar wichtig, werden aber vergleichsweise selten(er) realisiert (besonders auffallend im Zusammenhang mit sportlichen Aktivitäten im Freien). Am anderen Ende der Skala mit den niedrigsten Diskrepanzwerten befinden sich die Nutzung des Sees, aber auch sozial eingebettete Tätigkeiten wie Social Media, Ehrenamt oder gemeinschaftliche nachbarschaftliche Aktivitäten. Diese Ergebnisse unterstreichen den Stellenwert von Gelegenheitsstrukturen (See, Verweil- und Spielplätze oder



Einkaufsmöglichkeiten), die Elemente sozialräumlicher Lebensqualität darstellen und in Abhängigkeit von der Lebenssituation genutzt werden. Gleichzeitig verweisen die Ergebnisse auf die Relevanz von Lebensstilen bzw. den zugrundeliegenden Orientierungen und Haltungen, woraus sich auch die insgesamt geringeren Diskrepanzen zwischen Wichtigkeit und Verwirklichung bei sozial eingebetteten und wertbezogenen Aktivitäten (wie etwa Ehrenamtlichkeit) erklären.

Abbildung 25: Nutzung der Umgebung



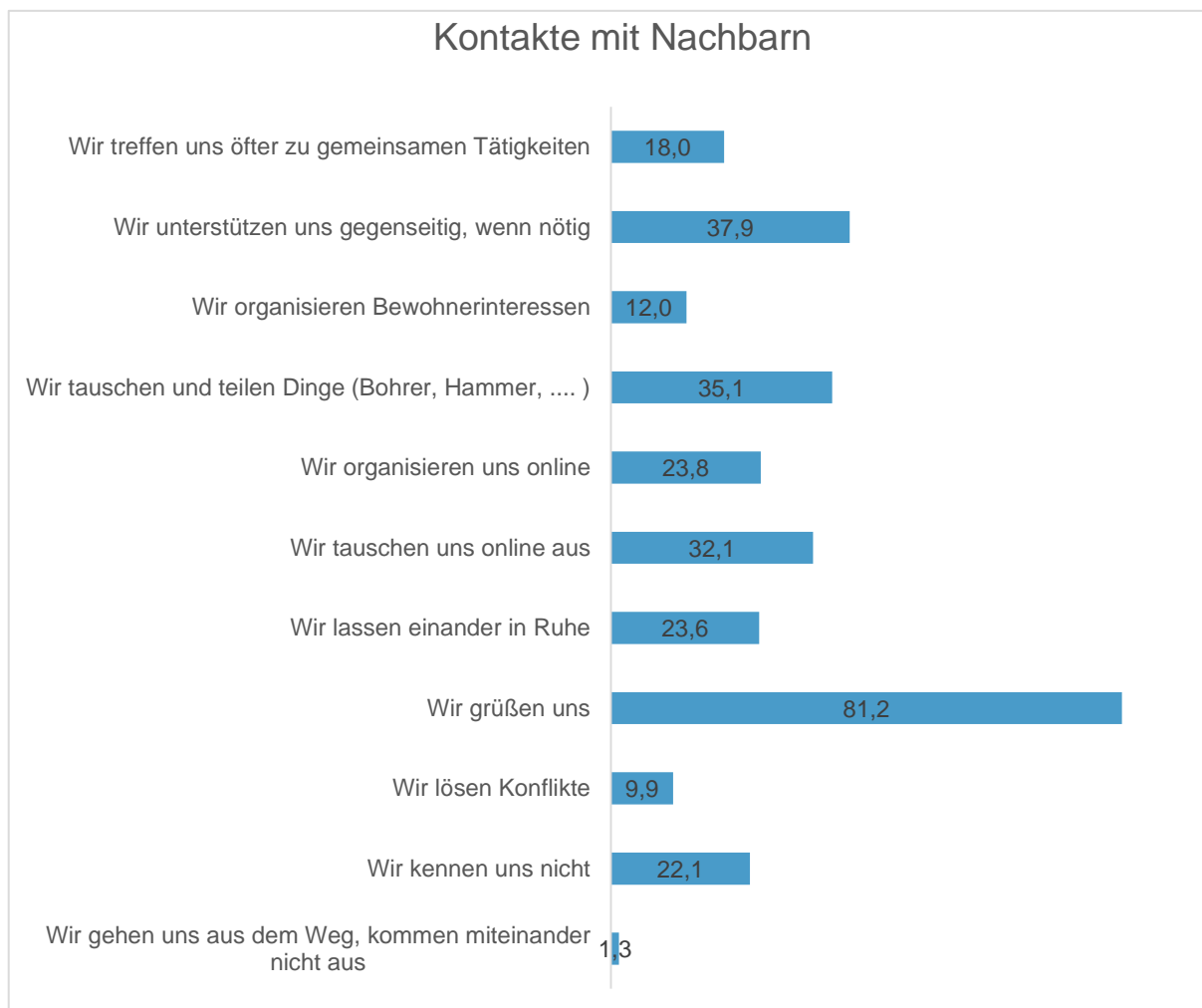
### **Zusammenhang von Wohnumfeldnutzung und Wohnzufriedenheit**

In multivariater Analyse (logistische Regression) zeigt sich ein Einfluss der Art der Wohnumfeldnutzung auf die Wohnzufriedenheit. BewohnerInnen, die angeben, die „Plätze in der Seestadt zum Verweile“ zu nutzen, oder mit Social Media zu arbeiten, haben eine höher Wahrscheinlichkeit „sehr gerne“ in der Seestadt zu wohnen, als jene BewohnerInnen, denen diese Einrichtungen und Tätigkeiten weniger wichtig sind.

### 5.8. Teilhabe und Nachbarschaft in der Seestadt

Eine zentrale Frage ist zweifellos jene nach der Struktur der nachbarschaftlichen Beziehungen. Wie bereits gezeigt wurde, stellen für die befragten BewohnerInnen der Seestadt nachbarschaftlich eingebettete Aktivitäten ein im Vergleich zu anderen Bereichen zwar seltener benanntes, aber durchaus wichtiges Handlungsfeld dar. Auf der anderen Seite ist zu berücksichtigen, dass Nachbarschaft (worauf bereits Max Weber hingewiesen hatte) eine amorphe und flüssige Form der Vergemeinschaftung darstellt, d.h. Nachbarschaft bildet ein soziales Gefüge, dessen Bestand und Gelingen in hohem Maße von der Güte der im Alltag realisierten Interaktionen abhängig ist. Abbildung 27 dokumentiert die von den Befragten genannten alltagsbezogenen Praktiken in der Nachbarschaft, wobei die Art der Kontakte mit den NachbarInnen anhand eines Mehrfachantwortsets abgefragt wurde. Insgesamt deuten die Ergebnisse auf eine freundliche, offene Atmosphäre: man kennt einander, begrüßt sich, recht viele sagen auch, einander bei Bedarf zu helfen.

Abbildung 26: Kontakte mit Nachbarn

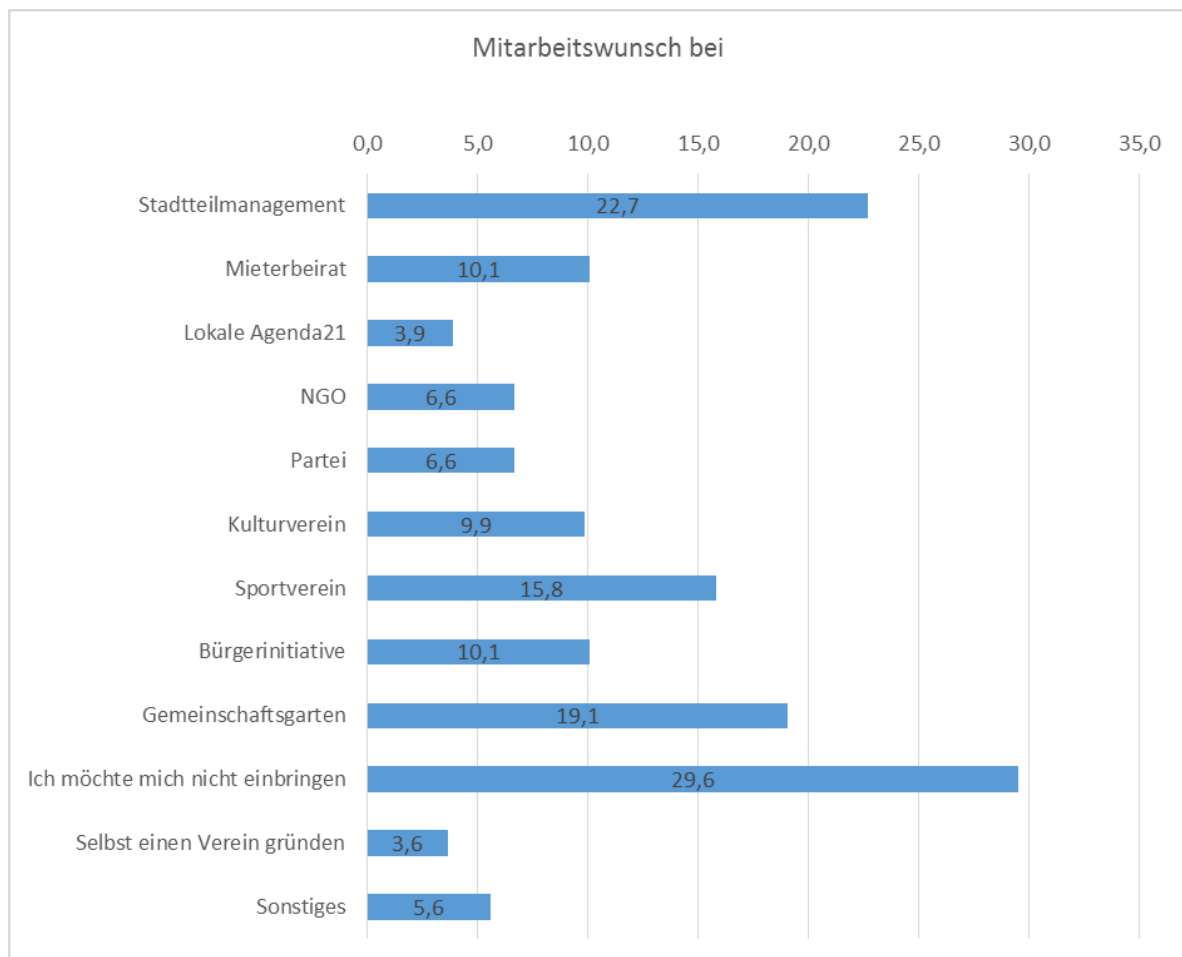


In der Befragung berichtet eine deutliche Mehrheit, dass sich die Nachbarn untereinander grüßen (81%), 38% geben an, sich gegenseitig zu unterstützen, wenn es nötig ist, 35% sind bereit, Werkzeuge oder ähnliche Gegenstände zu tauschen. Ein knappes Drittel gibt an, sich über soziale Medien auszutauschen (32%), 23% nutzen Online-Tools, um etwas gemeinsam zu organisieren. 18% treffen sich öfter mit den Nachbarn zu gemeinsamen Aktivitäten. Darüber hinaus werden Aspekte wie Bewohnerinteressen zu organisieren (12%) oder Konflikte zu lösen (10%) benannt. Rund ein Fünftel der Befragten (22%) gibt an, ihre Nachbarn nicht zu kennen. Ein Viertel der Befragten (24%) meint, dass Nachbarschaft auch bedeute, einander in Ruhe zu lassen.

### 5.8.1. Aktive Teilhabe und Engagement

Der Begriff Nachbarschaft bezieht sich auch auf die im Sozialraum vorhandenen Einrichtungen, die in unterschiedlicher Weise und Intensität als Infrastruktur für ein aktives gesellschaftliches Engagement wahrgenommen und genutzt werden (können). Wie Abbildung 28 zeigt, meinen 30% der Befragten dezidiert, sich *nicht* aktiv einbringen zu wollen. Dies bedeutet gleichzeitig, dass 70% in der einen oder anderen Weise bereit sind, sich zu engagieren. Am häufigsten genannt wird mit 23% das Stadtteilmanagement, 20% würden an Gemeinschaftsgärten mitwirken wollen, 16% nennen einen Sportverein. Weniger oft genannt werden Formen des (sozio-)politischen Engagements (Bürgerinitiative 10%; Aktivität in einer NGO bzw. politischen Partei jeweils 7%; Lokale Agenda 21 4%). Die Gründung eines eigenen Vereins steht nur für eine Minderheit zur Diskussion (4%).

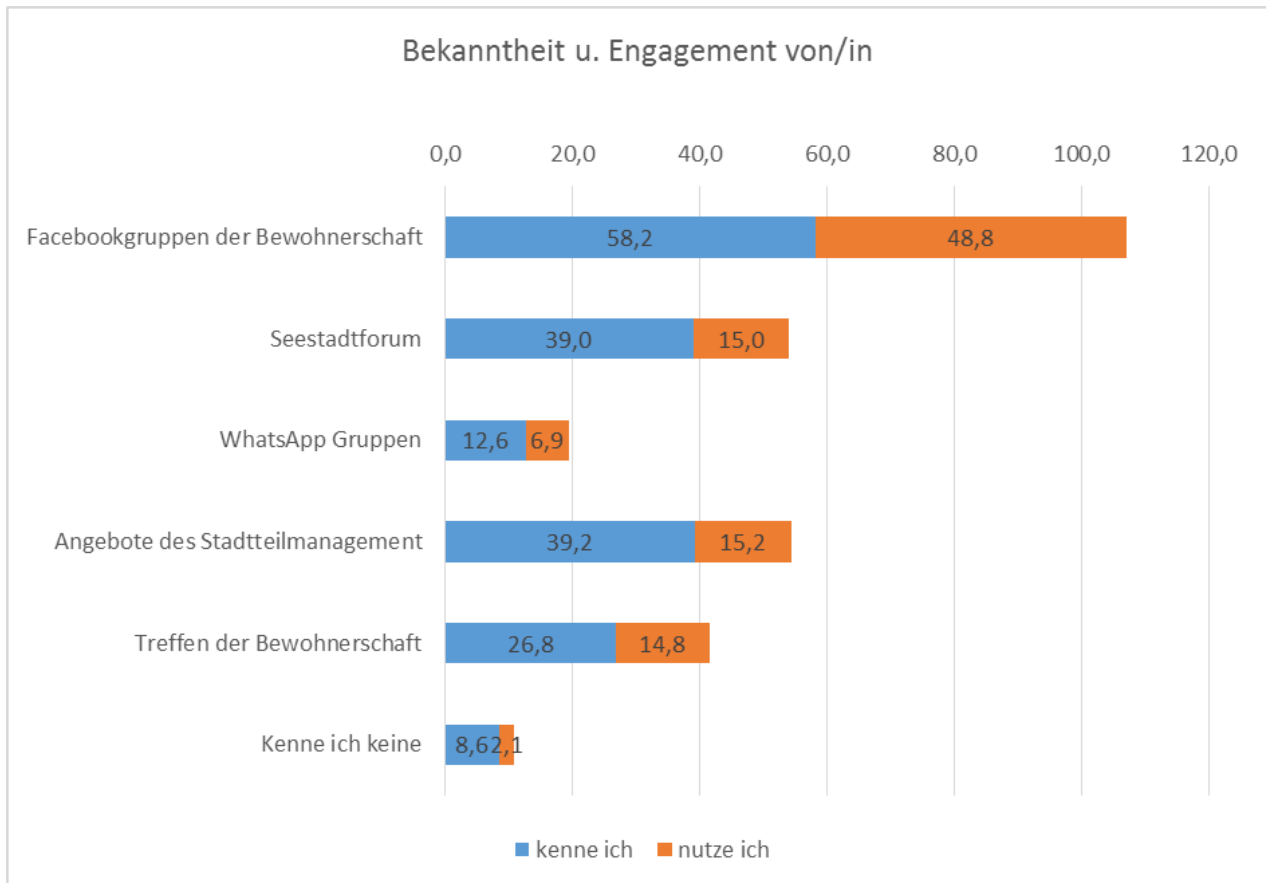
Abbildung 27: Teilhabe und sich einbringen



### 5.8.2. Teilhabe und Nutzung lokaler Gemeinschaftsstrukturen

In welcher Weise betrachten die neuen BewohnerInnen die Seestadt als einen Kontext partizipativer (Mit-)Gestaltung? Zu diesem Zweck wurde erhoben, welche lokalen Gemeinschaftsangebote die befragten BewohnerInnen kennen und auch nutzen. Dabei zeigt sich, dass insbesondere die Facebook-Gruppen der Bewohnerschaft recht vielen bekannt sind (59%) und auch genutzt werden (49%). 39% kennen die Angebote von Stadtteilmanagement und Seestadtforum, 15% nutzen diese auch. Ähnlich die Ergebnisse für Treffen der Bewohnerschaft. Von diesen wissen 27%, 15% nehmen an ihnen teil. Von geringerer Bekanntheit sind WhatsApp Gruppen unter den Befragten. 9% geben an, keine der genannten Gruppen zu kennen.

Abbildung 28: Teilhabe und Nutzung lokaler Gemeinschaftsstrukturen



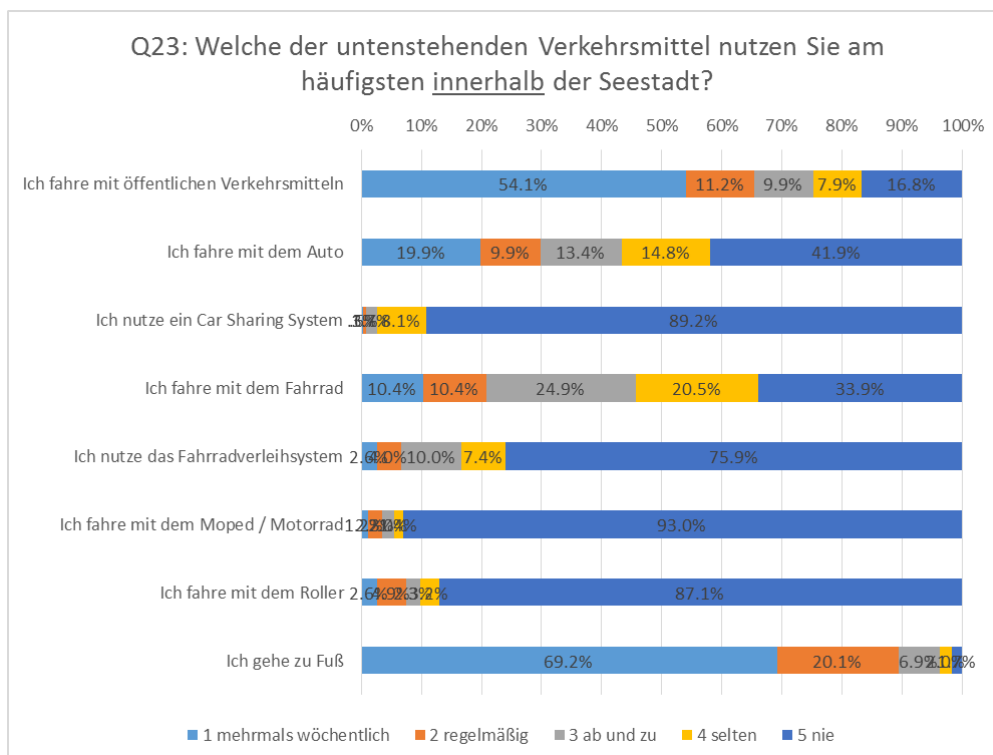
## 5.9. Mobilität in der Seestadt

Ein wichtiges Thema der Erhebung betrifft die Frage der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens der Seestadt-BewohnerInnen. Diese Thematik beansprucht nicht zuletzt im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept Relevanz, das sich vor allem durch eine Orientierung an umweltfreundlicher Mobilität auszeichnet. Im Rahmen der Befragung wurden sowohl Einstellungen zu verschiedenen Aspekten von Mobilität als auch verhaltensrelevante Informationen erhoben. Im Folgenden werden zuerst die wichtigsten Ergebnisse der Befragung vorgestellt, ein weiterer Abschnitt vergleicht das Mobilitätsverhalten der Seestadt-Bevölkerung mit jener der Gesamtstadt. Weiters werden Mobilitätstypen vorgestellt, die im Rahmen einer Clusteranalyse gewonnen werden konnten. Ein Exkurs zu Planung und Umsetzung des Seestadt-Mobilitätskonzepts ergänzt die Darstellung.

### 5.9.1. Mobilität innerhalb der Seestadt

Die am häufigsten benannte Form der Mobilität innerhalb der Seestadt (vgl. Abbildung 30) ist die Fortbewegung zu Fuß (79% geben an, regelmäßig zu Fuß unterwegs zu sein). An zweiter Stelle rangiert die Fortbewegung mit öffentlichen Verkehrsmitteln, diese werden von 65% der Befragten regelmäßig genutzt, darunter besonders viele junge Menschen und Singles. 30% geben an, regelmäßig den eigenen PKW zu nutzen, wenn sie innerhalb der Seestadt unterwegs sind, wobei vor allem Haushalte mit Kindern und Paarhaushalte das Auto nutzen. Das Fahrrad wird von 20% als regelmäßig verwendetes Mittel der Fortbewegung genannt (motorisierte Zweiradsysteme wie Mopeds werden hingegen de facto nicht genutzt). Die Fahrradverleih- und Car-Sharing-Systeme waren zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht so bekannt in der Seestadt. Wobei hier zuzusagen ist, das Zipcar sein Service in der Seestadt erst mit Anfang 2016 begonnen hat, also drei Monate nach der Befragung. Immerhin 170 Personen waren Anfang Jänner Teil einer internen Facebook Gruppe zur privaten Organisation von Carsharing.

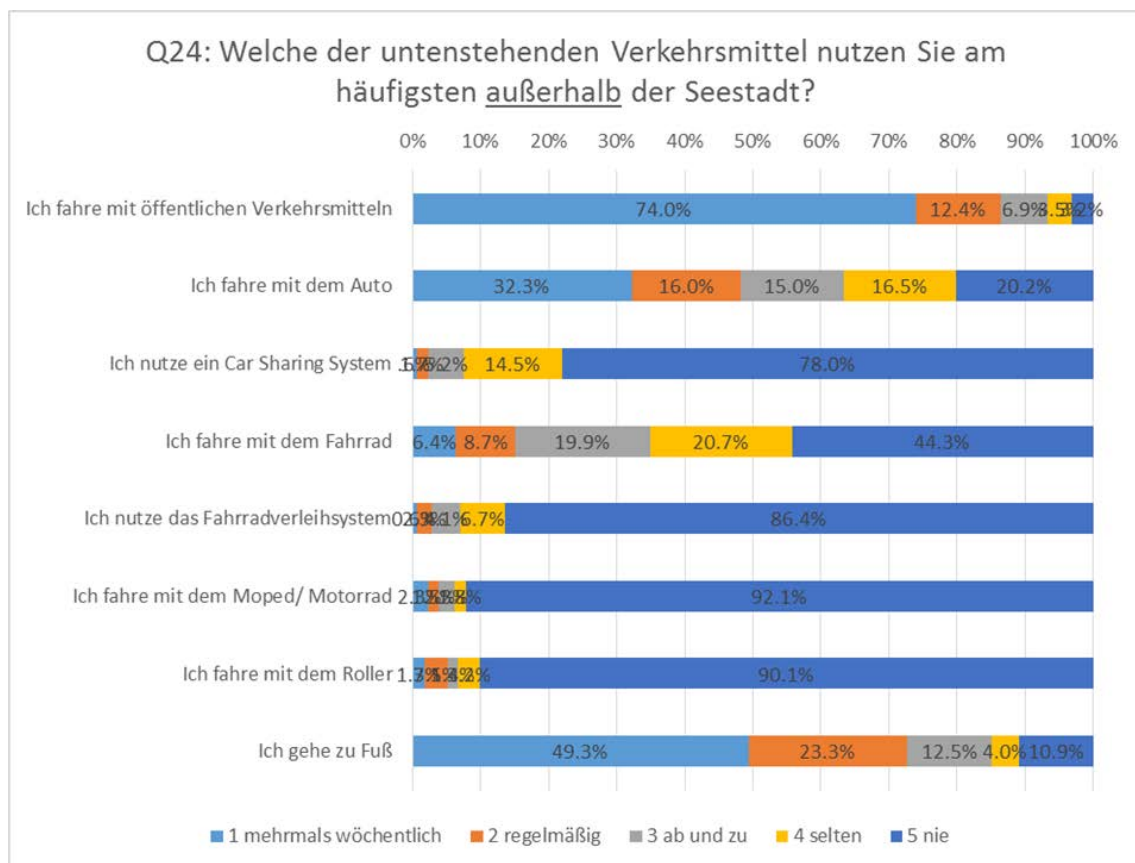
Abbildung 29: Nutzung der Verkehrsmittel innerhalb der Seestadt



### 5.9.2. Mobilität außerhalb der Seestadt

Wie sieht nun die Mobilität außerhalb der Seestadt aus? Hier dominiert die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (86% geben an, diese regelmäßig zu nutzen). Sehr viele Befragte geben aber auch an, auch außerhalb der Seestadt regelmäßig zu Fuß unterwegs zu sein (73%). Auffallend ist der große Anteil an Personen, die den eigenen PKW regelmäßig für die Fortbewegung außerhalb der Seestadt benutzen (48%)<sup>54</sup>. 15% nutzen regelmäßig das Fahrrad. Alle anderen Fortbewegungsmittel, darunter auch die Car-Sharing und Fahrradverleihsysteme, finden kaum Resonanz. Zwar werden die kollektiven Angebote für die Mobilität außerhalb der Seestadt ein wenig öfter genutzt als im Stadtteil; 78% nutzen gemeinschaftliche Autos nie, bei Fahrrädern steigt der Anteil der Nie-Antworten auf 86%.

Abbildung 30: Nutzung Verkehrsmittel außerhalb der Seestadt

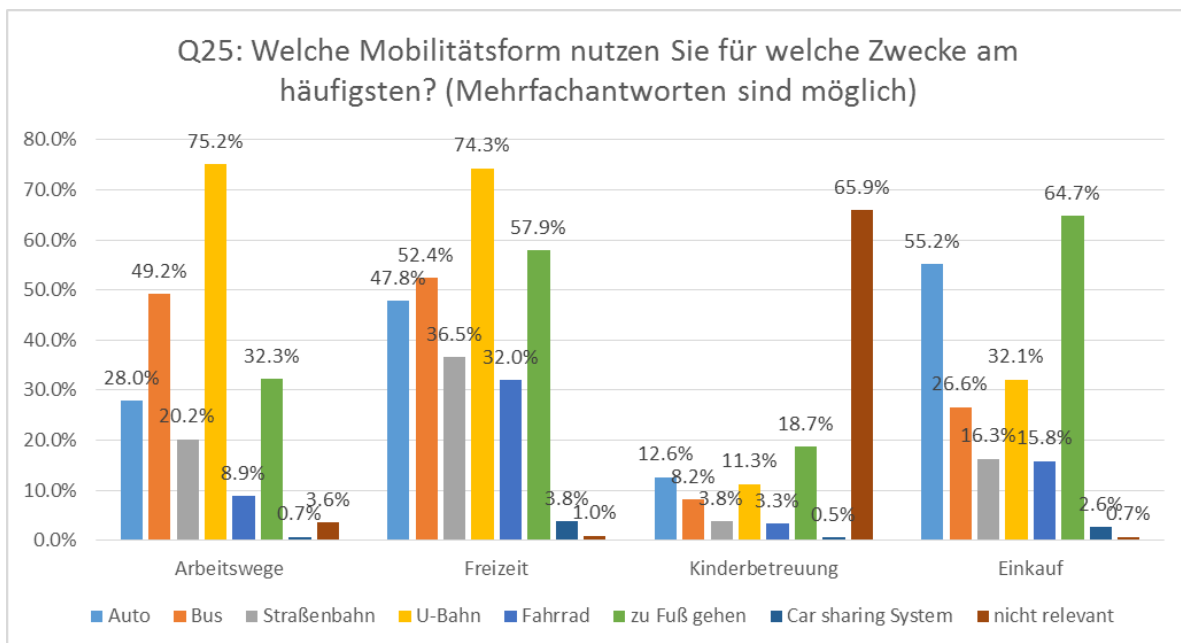


54 Der Modal Split für 2014 zeigt für private Kfz einen Anteil von 28 % für ganz Wien <https://www.wien.gv.at/rk/msg/2015/02/10006.html>

### 5.9.3. Mobilität nach Lebensbereichen

In Bezug auf die Frage, welche Verkehrsmittel zu welchem Zweck genutzt werden, stellt sich die Situation wie folgt dar (vgl. Abbildung 32): Arbeitswege bestreiten die BewohnerInnen zum größten Teil mit öffentlichen Verkehrsmitteln (75% per U-Bahn und 49% per Bus). Auch in der Freizeit dominiert die Nutzung des öffentlichen Verkehrs, knapp der Hälfte der Befragten (48%) greift dazu jedoch auf einen eigenen PKW zurück. Noch relevanter ist der eigene PKW im Zusammenhang mit der Erledigung von Einkäufen (55% nutzen dafür das Auto als Fortbewegungsmittel). Im Zusammenhang mit kinderbetreuungsbezogener Mobilität werden Wege meist zu Fuß zurückgelegt. Zu Fuß unterwegs zu sein, ist aber auch für andere Zwecke ein zentrales Fortbewegungsmittel. Dem Fahrrad kommt vor allem in der Freizeit größere Bedeutung zu. Car-Sharing-Systeme spielen, wenn überhaupt, in Hinblick auf freizeit- und konsumorientierte Tätigkeiten eine Rolle.

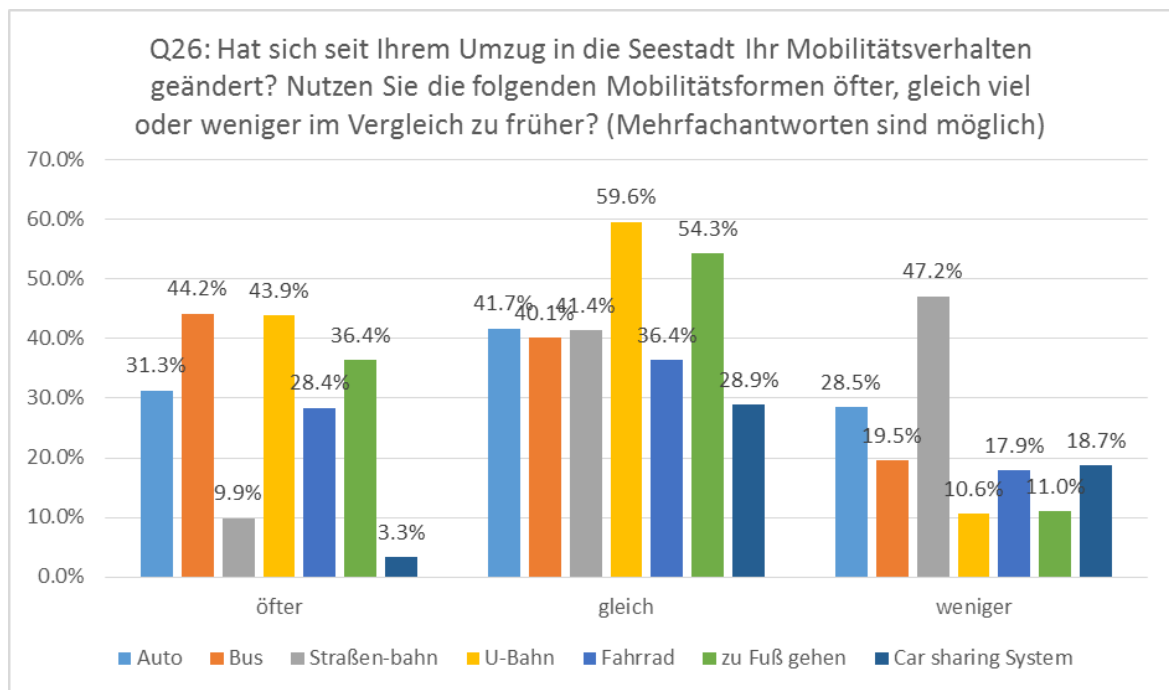
Abbildung 31: Häufigste Mobilitätsformen nach Lebensbereichen



Eine interessante Frage ist, inwiefern der Umzug in die Seestadt Einfluss auf das Mobilitätsverhalten hatte (vgl. Abbildung 33). Insgesamt zeigt sich, dass mit dem Umzug für viele die öffentlichen Verkehrsmittel an Bedeutung gewonnen haben (Bus und U-Bahn, naheliegenderweise nicht die Straßenbahn). An Bedeutung gewonnen haben zudem die Fortbewegung zu Fuß, das Fahrrad sowie teilweise auch der eigene PKW. Alternative Systeme wie Car-Sharing haben hingegen an Relevanz eingebüßt.



Abbildung 32: Wandel der Nutzung nach Mobilitätsformen

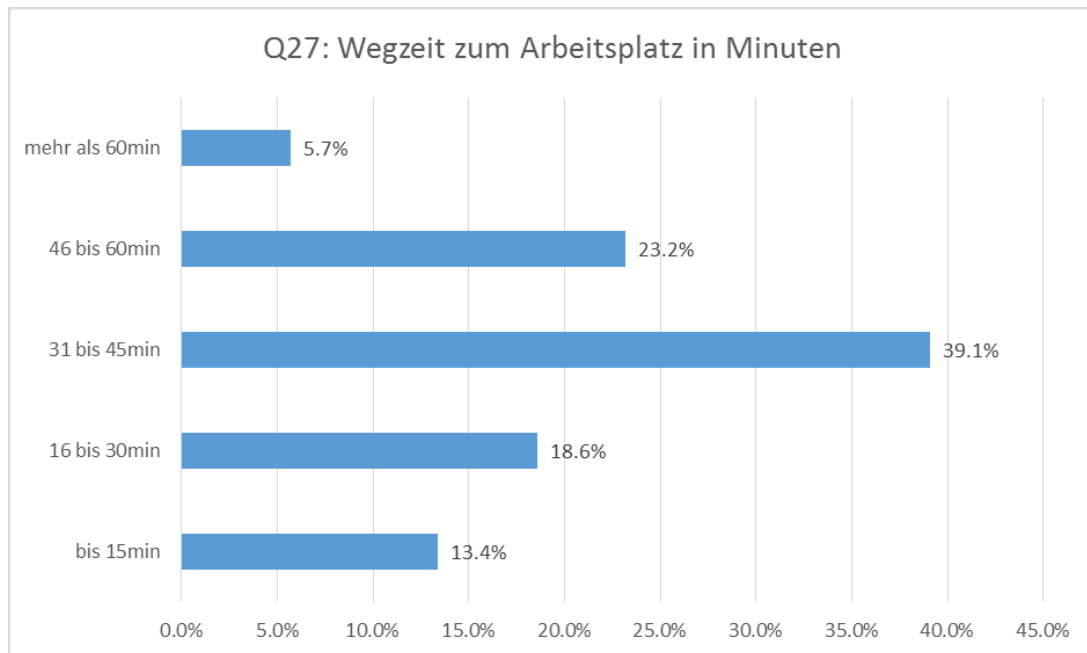


#### **5.9.4. Der Weg in die Arbeit**

Für einen neu am Stadtrand entwickelten Stadtteil ist unter anderem die Frage von besonderer Relevanz, wie sich der Weg zum Arbeitsplatz gestaltet. Zwar berücksichtigt das Gesamtprojekt eine Vielzahl an neuen ortsnahen Arbeitsplätzen; für den überwiegenden Teil der neuen BewohnerInnen ändert sich mit dem Umzug in die Seestadt jedoch nicht der Arbeitsplatz, wohl aber der Anfahrtsweg dorthin. Die Dauer der Wege zum Arbeitsplatz ist verständlicherweise von dessen Lage abhängig. Gut die Hälfte der Befragten (51%) gibt eine Arbeitsstelle in den Innenbezirken an (Bezirke 1-9 und 20). 24% gehen ihrer Erwerbstätigkeit in Floridsdorf und Donaustadt nach. Ein kleinerer Anteil der Befragten (12%) nennt einen Arbeitsplatz in einem der westlichen Außenbezirke, 9% in einem der südlichen Außenbezirke. 4% der Befragten arbeiten außerhalb von Wien.

Wie Tabelle 34 dokumentiert, nennen knapp 40% der Befragten, dass sie täglich einen Arbeitsweg von 31 bis 45 Minuten auf sich nehmen müssen, 23% benötigen zwischen einer Dreiviertelstunde bis zu einer Stunde, 6% länger als eine Stunde. Für lediglich 13% dauert der Weg zum Arbeitsplatz maximal eine Viertelstunde.

Abbildung 33:Wegzeit zum Arbeitsplatz in Minuten



### 5.9.5. Exkurs: Das Mobilitätskonzept der Seestadt – Planung und Umsetzung

Das Mobilitätskonzept der Seestadt<sup>55</sup> zeichnet sich vor allem dadurch aus, dass es sich weniger am Autoverkehr orientiert, sondern stärker auf FußgängerInnen, FahrradfahrerInnen und auch alternative Verkehrsmittel fokussiert. Es sieht konkret vor, dass umweltfreundliche Mobilität Vorrang hat, was sich im 30-40-30 Konzept zeigt. 30% aller Wege sollen zu Fuß oder per Rad zurückgelegt werden, weitere 40% werden vom öffentlichen Verkehr abgedeckt, 30% entfallen auf den PKW. Argumentiert wird das Konzept einer Umstellung von motorisiertem Individualverkehr (Auto, Motorrad) auf nichtmotorisierte Formen der Fortbewegung (zu Fuß, Fahrrad) und öffentliche Verkehrsmittel mit Aspekten der Umweltfreundlichkeit und der Gestaltung des öffentlichen Raums. Dies zeigt sich beispielsweise sehr deutlich im flächendeckenden Stellplatzregulativ, das pro Wohnung nur 0,7 Stellplätze vorsieht. Ebenso ist der öffentliche Raum nicht auf dauerhaftes Parken ausgelegt. Lediglich in Sammelgaragen ist dies möglich. Dies soll vor allem der Barrierefreiheit und Alltagstauglichkeit dienen. Nach dem Prinzip „Straße fair teilen“ gilt in den meisten Straßen der Seestadt Tempolimit 30, lediglich auf der Sonnenallee und der Maria-Tusch-Straße ist ein Tempo bis zu 50 km/h möglich. Unterstützend sollen smarte Systeme wie Car-Sharing und ein

---

55 Einsehbar unter <http://www.aspern-seestadt.at/leben-arbeiten/mobilitaet/>,  
<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/verkehr/mobilitaet.html>

Fahrradverleihsystem („Die Flotte“) dienen, die durch einen eigenen Mobilitätsfonds<sup>56</sup> finanziert wurden. Darin befinden sich jene Gelder, die durch die reduzierten Stellplätze eingespart wurden.

#### **5.9.6. Die Erhebung im Kontext des Mobilitätskonzepts**

Aufgrund der Kürze der Wohndauer ist es auf Grundlage dieser Befragung nicht möglich, den Erfolg des Konzepts zu bewerten. Zwar werden die meisten Wege von den BewohnerInnen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß zurückgelegt, auf der anderen Seite bleibt für viele der eigene PKW ein zentrales Verkehrsmittel (teilweise auch für Mobilität innerhalb der Seestadt) und werden alternative Systeme wie Fahrradverleih nur wenig genutzt, was allerdings auch an der rezenten Einführung dieser Systeme liegen mag. Dass die Konzepte, die dem Prinzip „Nutzen statt Besitzen“ folgen und u.a. für Effizienz und Kostenreduktion stehen, zum Zeitpunkt der Erhebung noch wenig Anklang finden, deutet möglicherweise aber auf eine tieferliegende Bedeutung des PKWs hin, der nach wie vor mit Mobilität gleichgesetzt wird. Das Carsharing Angebot von Zipcar startet erst mit Anfang 2016.

Gleichzeitig kann festgehalten werden, dass insbesondere die Anbindung durch die U2, die bereits vor dem Einzug der ersten BewohnerInnen im September 2014 gegeben war, sowie die zahlreichen (aktuell sechs) Buslinien wichtige Instrumente darstellen, um das Mobilitätsverhalten im Sinne des Konzeptes zu beeinflussen. Aus den internen BewohnerInnenforen und verschiedenen Initiativen geht allerdings hervor, dass Teile der Bewohnerschaft sich eine höhere Frequenz der U2 Anbindung wünschen (aktuell fährt nur jede zweite U-Bahn bis in die Seestadt) und die Frequenz der Buslinien als nicht ausreichend wahrgenommen wird. Aufgrund der Stadtrandlage kommt dem Radverkehr eher eine Binnen- und Freizeitfunktion zu. Gut ausgebaute und beleuchtete Radwege, ausreichend Abstellsysteme und verkehrssarme Straßen wirken hier sicherlich förderlich.

#### **5.9.7. Carsharing Angebote erweitern**

Das Thema der Stellplätze und Individualverkehr sind ein breit diskutiertes im Stadtteil. Wie aus den Mobilitätstypen (siehe Abschnitt 5.9.9.) und den Ergebnissen zur Mobilität hervorgeht, wird das Auto punktuell für Wege aus der Seestadt genutzt. Dabei spielt der Weg in die Arbeit, aber auch Freizeitnutzungen und Einkauf eine wichtige Rolle. Ein erweitertes Carsharing Angebot könnte einen Lösungsweg darstellen. Gerade in Hinblick auf die Stellplätze bietet Carsharing eine Alternative, da ein Carsharing-Auto 7 bis 18 Autos ersetzt, wie aus der Studie des VCÖ 2013 hervorgeht<sup>57</sup>. Diese Zahl ergibt sich daraus, dass Carsharing-Autos um ein vielfaches öfter als private Autos genutzt werden (in Wien werden private PKWs durchschnittlich 23 Stunden am Tag nicht genutzt).

---

56 <http://www.aspern-seestadt.at/leben-arbeiten/mobilitaet/mobilitaetsprojekte-in-der-seestadt/>

57 <http://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOE-Factsheets/2013->

[12%20Mobilitaetssicherung\\_Wohnbau/VCOE-](http://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOE-Factsheets/2013-12%20Mobilitaetssicherung_Wohnbau/VCOE-)

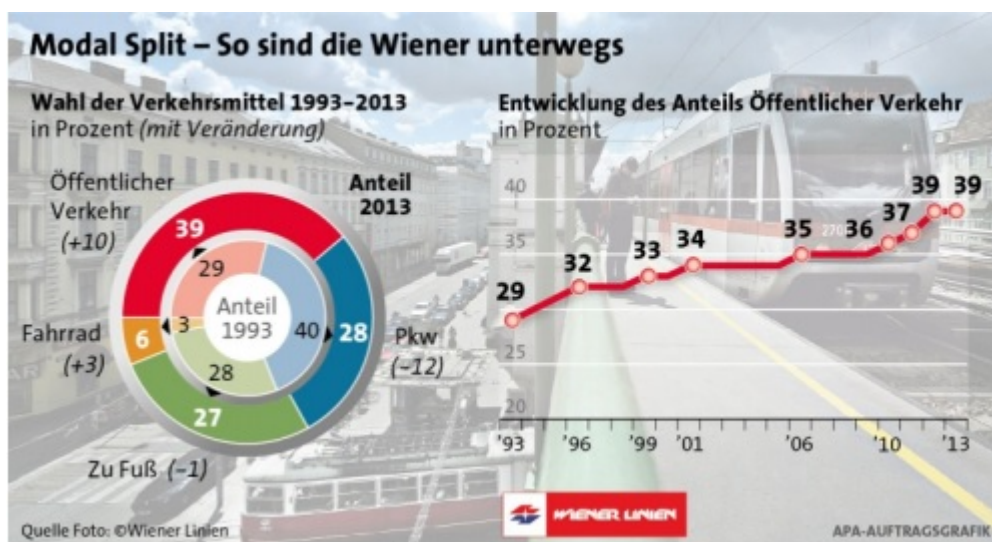
[Factsheet%20Mobilitaetssicherung%20statt%20Stellplatzzwang%20im%20Wohnbau.pdf](http://www.vcoe.at/files/vcoe/uploads/News/VCOE-Factsheets/2013-12%20Mobilitaetssicherung_Wohnbau/VCOE-Factsheet%20Mobilitaetssicherung%20statt%20Stellplatzzwang%20im%20Wohnbau.pdf)

Ein an den Bedürfnissen und Nutzungsansprüchen der BewohnerInnen orientiertes Carsharing System könnte für Teile der Bewohnerschaft eine attraktive Alternative zum privaten individuellen Verkehr bilden. Dazu müsste das Angebot auf die häufigste Nutzung mit dem Auto angepasst werden, nämlich Wege aus der Seestadt im Kontext von Einkauf, Freizeit und Arbeitswegen. Das Model von Zipcar bietet stundenweise Leihkontingente an und wird zusätzlich nach Kilometerverbrauch abgerechnet. Als Carsharing Modell für Arbeitswege ist es nicht nutzbar, weil das Zipcar Modell vorsieht, das der Nutzer oder die NutzerIn das Auto am selben Ort abstellt, wo es ausgeliehen wurde. Darüber hinaus ist Zipcar nicht so weit verbreitet wie Car2go oder DriveNow. Praktikabel ist das Zipcar Modell etwa für Ausflüge mit dem Auto aus der Seestadt oder den Einkauf. Sowohl Car2go als auch DriveNow werden auf Wunsch pro Minute abgerechnet und die ausgeliehen Autos können im Bereich der Geschäftszone an beliebigen Orten abgestellt werden. DriveNow wird aktuell mit der Wien Mobilkarte (als Kombination mit der Jahreskarte) angeboten.

### 5.9.7. Das Mobilitätsverhalten in der Seestadt im Vergleich mit der Gesamtstadt

Insgesamt lässt sich auf der gesamtstädtischen Ebene für Wien ein Trend hin zu Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und weg vom eigenen PKW feststellen. Nach Informationen der Wiener Linien (vgl. Abbildung 35) stieg zwischen 1993 und 2013 die Präferenz für öffentliche Verkehrsmittel um 10%, während im gleichen Zeitraum jene für den eigenen PKW um 12 % sank. Auch das Fahrrad legte an Bedeutung zu.<sup>58</sup>

Abbildung 34: Wahl der Verkehrsmittel 1993 und 2013



Quelle: Wiener Linien

58 Vgl. [http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/fileadmin/user\\_upload/Downloadbereich/2014/WSTW\\_Studie\\_Energie\\_Verkehr\\_Kurzfassung\\_2014\\_06\\_30.pdf](http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/fileadmin/user_upload/Downloadbereich/2014/WSTW_Studie_Energie_Verkehr_Kurzfassung_2014_06_30.pdf), abgerufen am 23. November 2015

Ein gewisser Indikator für die Zunahme des flexiblen, unabhängigen Mobilitätverhaltens bildet auch die Zunahme der preislich günstigen Jahresfahrkarten (2015 entsprach die Zahl der Jahreskarten erstmals jener der Personenkraftfahrzeuge), in vielen Bezirken ist der Anteil der Personen mit eigenem PKW rückläufig (bei steigenden Bevölkerungszahlen)<sup>59</sup>. Aktuell benützen 72% der WienerInnen für ihre täglichen Wege die öffentlichen Verkehrsmittel, das Fahrrad oder gehen zu Fuß.<sup>60</sup> In der Seestadt wird versucht, diese Tendenz zur stärkeren Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel aktiv aufzugreifen und mit alternativen Formen von Mobilität zu verbinden. Ungeachtet der Zentralität des öffentlichen Verkehrs im Alltag sind nicht nur stark freizeitorientierte Milieus an individueller Mobilität und am Besitz eines eigenen PKW orientiert.

### 5.9.9. Mobilität und Mobilitätstypen

Auf Basis der Angaben über die Häufigkeit der Verkehrsmittelwahl innerhalb und außerhalb der Seestadt wurden die SeestadtbewohnerInnen nach ihrem Mobilitätsverhalten in Gruppen mit ähnlichem Mobilitätsverhalten eingeteilt.<sup>61</sup> Unter den BewohnerInnen lassen sich auf diese Weise sieben Mobilitätstypen (s. Tabelle 14) mit jeweils spezifischer Verkehrsmittelwahl identifizieren. Die Fallzahl innerhalb der Gruppierungen bzw. Typen liegt bei der größten Gruppierung bei n=83 (20% der Befragten) und bei der kleinsten Gruppierung bei n=13 (3%).

*Tabelle 13: Mobilitätstypen*

	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	Typ 5	Typ 6	Typ 7	Gesamt
<b>Anzahl</b>	83	76	75	68	66	36	13	417
<b>%</b>	20	18	18	16	16	9	3	100

### **Beschreibung der Mobilitätstypen**

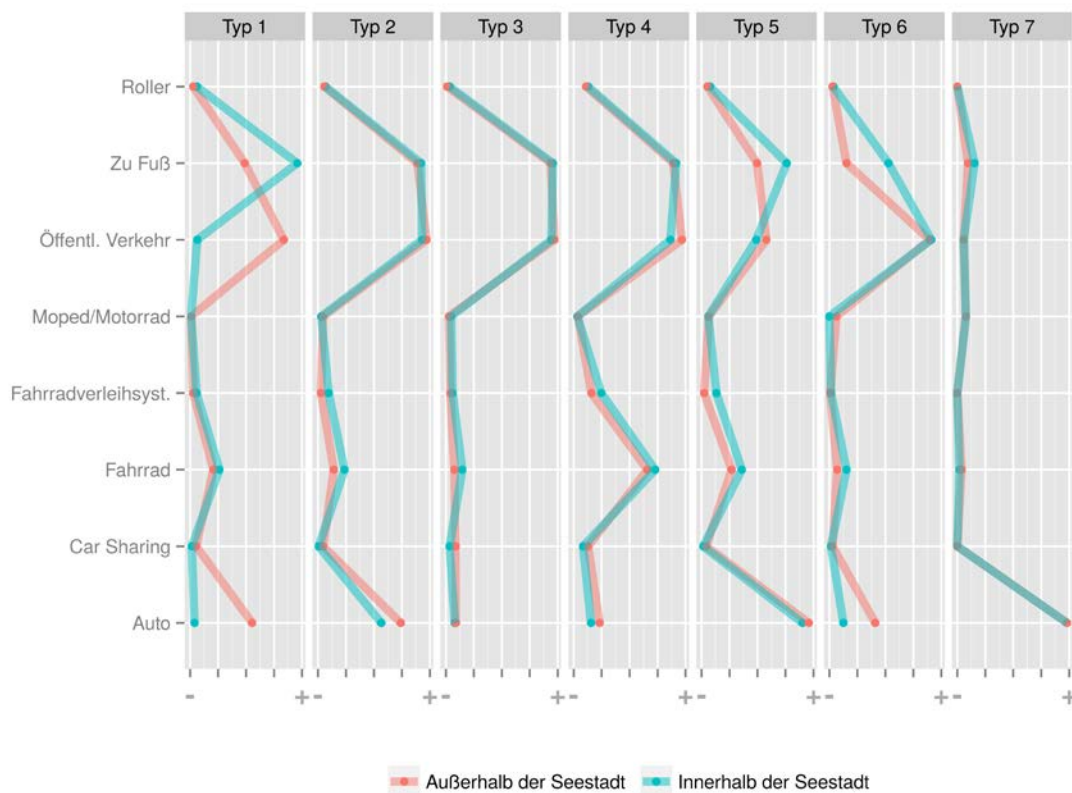
Abbildung 36 zeigt die Profile der Verkehrsmittelnutzung der sieben Mobilitätstypen. Hohe Werte bedeuten dabei die häufige Verwendung des entsprechenden Verkehrsmittels, niedrige Werte eine seltene Nutzung. Bei der Darstellung wird farblich zwischen der Verkehrsmittelwahl innerhalb und außerhalb der Seestadt unterschieden.

<sup>59</sup> Vgl. <http://wien.orf.at/news/stories/2725331/>, abgerufen am 23. November 2015

<sup>60</sup> Vgl. <http://www.vcoe.at/news/details/vcoe-erstmal-in-wien-so-viele-oeffi-jahreskarten-wie-pkw>, abgerufen am 23. November 2015

<sup>61</sup> Die Gruppierung erfolgte mittels statistischer Clusteranalyse, mit der eine Menge von Objekten auf Basis von Gruppierungsmerkmalen und den berechneten Ähnlichkeiten in Gruppen ähnlicher Fälle geteilt werden kann. Als Gruppierungsmerkmale wurden die Angaben zur Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung verwendet. Als Distanzmaß wurde die euklidische Distanz herangezogen, die Gruppierung erfolgt mittels PAM Algorithmus (Kaufman, Rousseauw 1990: 68ff).]

Abbildung 35: Mobilitätstypen und Verkehrsmittelwahl



Die Differenzierung zwischen den Mobilitätstypen erfolgt vor allem über die Häufigkeit der Nutzung von Auto, Fahrrad und öffentlichen Verkehrsmitteln und jeder Typ zeigt hier eine spezifische Mischung. Innerhalb der Seestadt bewegt sich die Mehrheit der BewohnerInnen und die Mehrzahl der gefundenen Typen zu Fuß oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fort - eine Ausnahme bildet hier Typ 7, der sowohl innerhalb, als auch außerhalb beinahe ausschließlich das Auto benutzt. Die vergleichsweise häufigste Nutzung des Autos erfolgt durch die Typen 2, 5 und 7, die mehrmals in der Woche mit dem Auto unterwegs sind und gemeinsam etwas über ein Drittel der BewohnerInnen ausmachen. Zwei der drei Mobilitätstypen (Typ 3 und 4), und damit ein weiteres Drittel der BewohnerInnen, verzichten beinahe zur Gänze auf die Benutzung eines Autos. Während Mobilitätstyp 3 sich fast ausschließlich zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln fortbewegt, setzt Mobilitätstyp 4 weit überdurchschnittlich oft auf das Fahrrad, sowohl innerhalb, als auch außerhalb der Seestadt. Die Mobilitätstypen 1 und 6 benutzen das Auto seltener und nur außerhalb der Seestadt. Beim Vergleich der Verkehrsmittelwahl innerhalb und außerhalb der Seestadt zeigen sich nur bei drei der Typen (Typ 1, 5 und 6) erkennbare Unterschiede, die größten bei Typ 1, der sich innerhalb der Seestadt meist zu Fuß fortbewegt, und für Wege außerhalb der Seestadt meist die öffentlichen Verkehrsmittel und dabei auch gelegentlich das Auto benutzt.

Die folgende Beschreibung der Mobilitätstypen erfolgt auf Grundlage des Mobilitätsverhaltens sowie weiterer erhobener Merkmale und versucht das Charakteristische und Spezifische des jeweiligen Typs zu akzentuieren.



**Die alternative Teilzeitmotorisierte** (Mobilitätstyp 1) ist innerhalb der Seestadt zu Fuß unterwegs und manchmal mit dem Fahrrad. Die Wege außerhalb der Seestadt werden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln, dem Auto oder zu Fuß zurückgelegt. Die Mehrzahl dieser BewohnerInnen ist zwischen 30 und 39 Jahre alt, ein Drittel ist verheiratet. Das Bildungsniveau ist hoch, der Anteil der HochschulabsolventInnen liegt bei rund 50%. Ein überdurchschnittlicher Anteil der Erwerbstätigen in diesem Typ arbeitet im 21. oder 22. Bezirk. Der Anteil von Personen mit selbstständiger Tätigkeit liegt etwas über dem Schnitt (9%) genauso wie das Haushaltseinkommen. Etwa zwei Drittel dieser BewohnerInnen hat zuvor im dichtbebauten Stadtgebiet gewohnt, ein knappes weiteres Drittel am Stadtrand. Rund 90% wohnen gerne in der Seestadt und etwa ein Viertel der BewohnerInnen verbringt die Freizeit auch am liebsten im eigenen Stadtteil.

**Der flexible Mobile** (Mobilitätstyp 2) wählt für die Wege innerhalb und außerhalb der Seestadt dieselben Verkehrsmittel, erledigt die meisten Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß nützt aber auch öfter das Auto. Die BewohnerInnen dieses Typs sind vergleichsweise jung, knapp die Hälfte ist jünger als 29 Jahre alt, knapp neun Zehntel jünger als 39 Jahre. In einem guten Drittel der Haushalte leben auch Kinder. Ein Viertel dieser BewohnerInnen hat eine Lehre oder eine BMS abgeschlossen und etwa 45% haben einen Hochschulabschluss. Für die Erwerbstätigen dieses Typs liegt der Arbeitsplatz weit häufiger in den Innenbezirken, als bei den anderen Typen (72%). Etwa 8% dieser BewohnerInnen haben zuvor in einem ländlichen Gebiet gewohnt und 12% verbringen ihre Freizeit am liebsten außerhalb Wiens. Mehr als drei Viertel der BewohnerInnen wohnt "sehr gerne" in der Seestadt - dies ist der höchste Anteil an Nennungen der positivsten Kategorie.

**Die bewegte Öffi-Fahrerin** (Mobilitätstyp 3) legt Wege fast ausschließlich zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurück, sowohl innerhalb, als auch außerhalb der Seestadt. Dieser Typ zeichnet sich durch den höchsten Anteil an Frauen aus (knapp 70%). Diese BewohnerInnen sind relativ selten verheiratet (16%) und der Anteil an Single-Haushalten ist mit etwa 30% relativ hoch. Es wird weniger häufig einer Vollzeit Erwerbstätigkeit (57%) nachgegangen als bei den anderen Mobilitätstypen. Der Anteil der Haushalte mit Kindern liegt mit etwa einem Viertel etwas unter dem Durchschnitt. Das (äquivalenzgewichtete) pro Kopf Einkommen ist in diesen Haushalten das niedrigste unter allen Mobilitätstypen, mit einem erhöhten Anteil mit einem Einkommen bis 1.000€. Fast 80% der BewohnerInnen haben zuvor im dichtbebauten Stadtgebiet gewohnt, dies ist der zweithöchste Anteil, und 17% verbringen ihre Freizeit am liebsten in einem anderen Bezirk - das ist der höchste Wert unter den Mobilitätstypen.

**Der urbane Aktive** (Mobilitätstyp 4) unterscheidet sich von den anderen Typen durch die ausgiebige Nutzung des Fahrrads, das für Wege innerhalb und außerhalb der Seestadt beinahe so häufig eingesetzt wird wie zu Fuß Gehen und öffentliche Verkehrsmittel. Der Anteil der Männer ist mit 44% überdurchschnittlich hoch, ebenso der Anteil an Personen im Alter von 30 bis 39 Jahren. Der Anteil von Befragten mit Hochschulabschluss liegt bei knapp über 50% und ist der höchste unter allen Typen, der Anteil von Personen mit Pflichtschul- oder Lehrabschluss (12%) ist hingegen unterdurchschnittlich – ein knappes Zehntel dieser BewohnerInnen befindet sich (noch) in Ausbildung. Etwa die Hälfte dieser Haushalte sind Paarhaushalte ohne Kinder. Der Anteil von Personen in Vollzeitbeschäftigung ist mit 58% relativ gering, der Arbeitsplatz der Beschäftigten liegt häufig (25%) im Westen Wiens in den Bezirken 13 bis 19. Der weitaus größte Anteil dieser

BewohnerInnen (87%) hat vor dem Einzug in die Seestadt im dichtbebauten Stadtgebiet gewohnt. Die aktuelle Freizeit wird, häufiger als im Durchschnitt, am liebsten in der Seestadt verbracht.

**Der familiär Gebundene** (Mobilitätstyp 5) bewegt sich innerhalb und außerhalb der Seestadt vor allem mit dem Auto fort, seltener mit öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad. Zwei Drittel dieser BewohnerInnen sind Vollzeit erwerbstätig, etwa 7% sind auf Arbeitssuche. Hervorstechend ist der hohe Anteil (44%) an Personen, die schon vor dem Umzug in die Seestadt "über der Donau", also im 21. oder 22. Bezirk, gewohnt haben, und vergleichsweise höher ist auch der Anteil an Personen, die zuvor in ländlichen Gebieten gewohnt haben (9%). Diese BewohnerInnen leben seltener in einer Partnerschaft und sind häufiger geschieden oder getrennt lebend als der Durchschnitt der BewohnerInnen. Dieser Mobilitätstyp umfasst aber auch weit überdurchschnittlich viele Familien mit Kindern: in 46% dieser Haushalte leben Kinder, in 18% der Haushalte lebt mehr als ein Kind. Ein knappes Viertel gibt an "teils, teils" gerne in der Seestadt zu wohnen, ein relativ hoher Anteil unter den sieben Mobilitätstypen. Die Freizeit wird etwas häufiger als bei den anderen Typen gerne im 22. Bezirk außerhalb des Wohngebiets verbracht, sowie auch außerhalb Wiens (zusammen 18%).

**Die Öffi-Fahrerin** (Mobilitätstyp 6) nützt für Wege innerhalb und außerhalb der Seestadt vor allem die öffentlichen Verkehrsmittel und bewegt sich in der Seestadt auch zu Fuß und außerhalb auch selten mit dem Auto fort. Der Anteil an weiblichen BewohnerInnen ist bei diesem Typ etwa zwei Drittel, der Anteil an BewohnerInnen im Alter von mehr als 50 Jahren ist der im Vergleich höchste unter den Typen. Ein Drittel dieser BewohnerInnen verfügt über einen Lehrabschluss, der Anteil an Personen mit Matura oder Hochschulabschluss ist geringer als bei den anderen Typen. Der Anteil an Vollzeit erwerbstätigen ist dagegen am höchsten (75%), sowie auch der Anteil an Personen in Pension (8%). Die Arbeitsplätze der Erwerbstätigen liegen vor allem in den inneren Bezirken. Das Einkommen der Haushalte dieses Typs liegt unter dem Schnitt, ein wenig über jenem von Typ 3. Der Anteil der Paarhaushalte ist bei diesem Typ im Vergleich am höchsten (53%) und in knapp 25% der Haushalte leben auch Kinder. Der Anteil von Personen, die "sehr gerne" in der Seestadt wohnen (53%) ist etwas geringer als bei den andern Typen. Die Freizeit wird, etwas häufiger als bei den anderen Mobilitätstypen, am liebsten in der eigenen Wohnung verbracht.

**Der Autofahrer** (Mobilitätstyp 7) setzt bei der Fortbewegung sowohl innerhalb, als auch außerhalb der Seestadt auf das Auto. Nur selten werden die Wege innerhalb der Seestadt zu Fuß zurückgelegt. Die Fallzahl dieses Typs in der Stichprobe ist mit 13 Haushalten (3%) relativ gering - die Häufigkeitsverteilungen sind daher mit Vorsicht zu interpretieren. Dieser Typ ist der einzige, in dem die Befragten in der Stichprobe mehrheitlich männlich sind. Die Alterszusammensetzung ist heterogen mit einer leichten Häufung von Personen ab 40 Jahren. Der Anteil an Personen mit Lehrabschluss oder dem Abschluss einer BMS ist im Vergleich der Typen am höchsten (58%), der Anteil an Personen mit Hochschulabschluss (8%) liegt hingegen weit unter dem Anteil innerhalb der anderen Typen. Der Anteil an vollzeiterwerbstätigen Befragten ist vergleichsweise hoch (75%). Knapp die Hälfte dieser BewohnerInnen lebt in Paarhaushalten, in etwa einem Drittel der Haushalte leben auch Kinder. Auffällig ist der erhöhte Anteil an Personen, die zuvor in einem ländlichen Gebiet gewohnt haben. Der Anteil der Befragten, die gerne in der Seestadt leben (54%), fällt bei diesem Mobilitätstyp weit geringer aus als bei den anderen Typen und die Freizeit wird, weit häufiger als im Durchschnitt, am liebsten außerhalb Wiens verbracht.

### **5.9.10. Mobilitätstypen und die Veränderung des Mobilitätsverhaltens**

Die Veränderung des Wohnorts bringt je nach zurückgelegter räumlicher Distanz und der Veränderung der Verkehrskreise eine mehr oder weniger starke Veränderung der zurückzulegenden Wege und des dafür nötigen Mobilitätsverhaltens mit sich. Die Mobilitätstypen haben ihr Mobilitätsverhalten in unterschiedlicher Weise an die neue Wohnsituation angepasst (vgl. Tabelle 15).<sup>62</sup>

Auffällig ist dabei, dass knapp die Hälfte der BewohnerInnen, die den Mobilitätstyp 5 bilden, und 38% jener von Typ 7 angeben, nun öfter mit dem Auto zu fahren, als zuvor. Dies trifft auch auf etwa ein Viertel der Nennungen von Typ 1 und Typ 2 zu, wobei sich dies mit den Haushalten, die das Auto nun weniger nutzen annähernd die Waage hält. Lediglich bei Typ 4 wurde der Einsatz des Autos reduziert. Ein klarer Anstieg zeigt sich bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel, vor allem U-Bahn und Bus. Hier überwiegen bei den Mobilitätstypen die Aussagen über eine häufigere Nutzung im Vergleich zu der Zeit vor dem Einzug in die Seestadt. Nur die Nutzungshäufigkeit der Straßenbahn sinkt aufgrund der fehlenden Anbindung. Auch das Fahrrad wird weit häufiger verwendet als zuvor. Speziell die Mobilitätstypen 1 und 4 haben das Fahrrad als Verkehrsmittel entdeckt, und ein Viertel bzw. die Hälfte der Befragten nutzt dieses nun häufiger als am früheren Wohnort. Es zeigt sich auch ein klarer Trend, Wege häufiger zu Fuß zu erledigen - lediglich Mobilitätstyp 7 hat die Fußwege seit Einzug in die Seestadt reduziert.

Die Mobilitätstypen verweisen auf Milieudifferenzierungen, wobei bereits im ersten Schritt der Analyse die Bedeutung von Lebenslagen (Erwerbstätigkeit, Familien- und Einkommenssituation) wie auch geschlechtsspezifische Merkmale sichtbar werden. Dies deutet darauf hin, dass Mobilität nicht nur von Lebensstilen (Wertehaltungen), sondern von Lebenssituationen abhängt.

---

<sup>62</sup> Die Frage richtete sich auf eine Änderung des Mobilitätsverhaltens (s. Q26). Wir interpretieren hier entsprechend fehlende Antworten als keine Veränderung (Kategorie "gleich viel, wie vorher").

Tabelle 14: Mobilitätstypen und umzugsbedingte Veränderung des Mobilitätsverhaltens

		Gesamt	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	Typ 5	Typ 6	Typ 7
<b>Auto</b>	Öfter	22	27	28	12	9	49	17	39
	gleich häufig	63	57	50	73	71	42	67	54
	Weniger	15	17	22	15	21	9	17	8
<b>Bus</b>	Öfter	31	30	34	36	56	23	39	0
	gleich häufig	59	51	61	53	41	56	56	85
	Weniger	10	19	5	11	3	21	6	15
<b>Straßenbahn</b>	Öfter	7	12	5	11	6	6	6	8
	gleich häufig	68	57	70	59	69	68	64	77
	Weniger	25	31	25	31	25	27	31	15
<b>U-Bahn</b>	Öfter	30	36	26	35	52	24	31	0
	gleich häufig	65	55	72	64	47	59	58	92
	Weniger	6	8	1	1	2	17	11	8
<b>Fahrrad</b>	Öfter	20	27	15	13	49	17	8	8
	gleich häufig	71	65	82	75	38	67	81	85
	Weniger	9	8	4	12	13	17	11	8
<b>Zu Fuß gehen</b>	Öfter	24	28	18	27	32	36	17	8
	gleich häufig	71	66	80	65	59	56	78	77
	Weniger	6	6	1	8	9	8	6	15
<b>Car Sharing</b>	Öfter	2	4	0	3	6	0	3	0
	gleich häufig	88	92	88	84	82	86	83	92
	Weniger	10	5	12	13	12	14	14	8

## **6. Zusammenfassende Analyse und abschließendes Resümee**

### **Hintergrund der Studie und Ausblick**

Die Seestadt ist ein neuer Stadtteil, der aktuell im 22. Wiener Gemeindebezirk entsteht und gleichzeitig eines der größten Stadtentwicklungsgebiete Europas darstellt. Im Laufe der kommenden zwei Jahrzehnte sollen hier ca. 20.000 Menschen wohnen und ca. 20.000 Menschen arbeiten. Die Besiedelung der ersten Bauphase des Stadtteils hat im September 2014 begonnen. Bis März 2016 sind mittlerweile bereits über 6.000 BewohnerInnen eingezogen und haben sich verschiedene Unternehmen angesiedelt. Ziel der vorliegenden Studie ist es, den Besiedelungsprozess der Seestadt aus verschiedenen Blickwinkeln, insbesondere aber aus der Perspektive der neuen Bewohnerinnen und Bewohner, zu beobachten, zu beschreiben und zu bewerten.

Die Studie untersucht, welche Menschen in die Seestadt ziehen, welche Anforderungen und Ansprüche diese an die Seestadt stellen und wie sich die BewohnerInnenschaft nach der ersten Besiedelungsphase soziodemographisch und soziostrukturell (mit Blick auf Alter, Bildung, Familienstand, Herkunft und Einkommen) sowie soziokulturell (mit Blick auf Wohnmilieu, Wohnkultur, Wohnumgebungspräferenzen und Vorstellungen zu Nachbarschaft) zusammensetzt.

Mittels des Besiedelungsmonitorings wird erstmals für Wien der Besiedelungsprozess eines neuen Stadtgebiets auf empirischer Basis wissenschaftlich begleitet. Ziel des Monitorings ist es, mit der Besiedelung verknüpfte Herausforderungen frühzeitig zu identifizieren und soziale Dynamiken in Hinblick auf Wohnmilieus, Wohnumfeld, Sozialraum und Nachbarschaft einschätzen zu können. Die Studie möchte zum einen eine wissenschaftlich fundierte Grundlage für die Gestaltung des weiteren Besiedelungsprozesses in der Seestadt liefern und zum anderen Erfahrungswerte generieren, die auch bei der Gestaltung weiterer Stadtentwicklungsgebiete Berücksichtigung finden können.

### **Momentaufnahmen einer sich entwickelnden Seestadt**

Die Seestadt ist im Zuge ihrer Fertigstellung und der sukzessiven Besiedelung einzelner Bauetappen in ständiger Veränderung begriffen. Das Forschungsprojekt „Besiedlungsmonitoring Seestadt“ bietet eine Analyse des Status Quo (im Zeitraum von 2015 bis Anfang 2016). Aktuelle Dynamiken und Zustandsbeschreibungen (z.B. Urbanitätscharakter) werden sich mit zunehmender Fertigstellung des Stadtteils voraussichtlich noch stark verändern.

Demnach sind auch die Themen, die die BewohnerInnen aber auch andere AkteurInnen derzeit beschäftigen, einem zeitlichen Wandel unterworfen.

Diese Themenkonjunktur betrifft auch die politische und öffentliche Auseinandersetzung mit der Seestadt. So werden im Zuge tagesaktueller Debatten, wie jenen rund um die Ergebnisse der Gemeinderatswahlen 2015, Bilder produziert und diskutiert, die sich aus einem aktuellen

Entwicklungsstand der Seestadt ergeben und die in naher Zukunft möglicherweise schon wieder anders thematisiert werden. Während die Themen einem konjunkturellen Wandel unterworfen sind, ist davon auszugehen, dass die Image-Produktion sowie die Zusammensetzung der zuziehenden Bewohnerschaft nachhaltiger auf die Seestadt wirken.

### **Imageproduktion: zwischen Erfolgsdruck und Experimentierfeld**

Der Seestadt kommt als ein in dieser Form für Wien einmaliges städtebauliches Großprojekt eine erhöhte öffentliche Aufmerksamkeit zu. Die mediale Berichterstattung begleitet den Entwicklungsprozess von Beginn an. Zugleich nimmt das Projekt im Rahmen des in der Wiener Stadtentwicklung hegemonialen Diskurses über das Wachstum Wiens und die Schaffung leistbaren Wohnraums einen wichtigen Stellenwert ein. Damit ist die Seestadt politisch höchst relevant, da die gelungene Umsetzung des Projektes mitunter als ein Prüfstein für die Bewältigung dieser Herausforderungen angesehen wird.

Damit einher geht eine Vielzahl von Interessen und Dynamiken bezüglich der Imageproduktion. So gibt es einerseits das Bestreben von zentral gesteuerten Image- und Markenbildungen. Von der Stadt Wien ist damit die Wien 3420 Aspern Development AG befasst. Sie hat unter anderem die Aufgabe übernommen, die Flächen für Wohnraum sowie für die Ansiedelung von Unternehmen zu verwerten. Die Attraktivität der Seestadt ist aus dieser Perspektive von großer Bedeutung und auch mit den ökonomischen Interessen der Verwertungsprozesse verbunden. Interessierte Wirtschaftstreibende sollen genauso angesprochen werden, wie zukünftige BewohnerInnen der Seestadt. Auch die Bauträger produzieren im Rahmen ihres Marketings systematisch Bilder vom Stadtteil, mit dem Ziel, WohnungsinteressentInnen zu werben und Wohneinheiten zu vermieten. Hier sind bereits erste Brüche in den entstehenden Bildern von der Seestadt angelegt.

Auch aus sozial-politischer und stadtplanerischer Perspektive wird eine öffentliche Aufmerksamkeit erzeugt, indem die Seestadt zum Modell für eine gelungene Stadterweiterung in der wachsenden Stadt stilisiert wird (z.B. durch das Mobilitätskonzept, die Partitur des öffentlichen Raums oder die angestrebte soziale Durchmischung). Zugleich wird die Seestadt als Labor dargestellt, in dem Innovationen entwickelt und neue Handlungsmöglichkeiten ausprobiert werden sollen. Diese beiden Aspekte stehen in einem Spannungsverhältnis zueinander. Während mit dem „Modell“ für eine gelungene Stadtentwicklung der Anspruch auf Erfolg verbunden ist, müssen Experimente im „Labor“ Seestadt auch scheitern dürfen, um Innovation entwickeln zu können.

Quer zu den beschriebenen Vorstellungen und Ansprüchen liegen Formen der Imageproduktion, die beispielsweise durch BewohnerInnen (im Rahmen von Alltagskultur und Social-Media-Aktivitäten), durch „Seestadt-BesucherInnen“ oder durch diverse Medien erfolgen. Hier entstehen Bilder und Inszenierungen der Seestadt, die sich voneinander aber auch von der zentral gesteuerten Imageproduktionen unterscheiden, die sich überlagern oder auch verstärken können.

Es ist daher davon auszugehen, dass die Imageproduktion im Laufe der weiteren Entwicklung der Seestadt immer weniger stark zentral steuerbar wird und immer stärker von einer Vielfalt von AkteurInnen und insbesondere auch von den BewohnerInnen selbst geprägt werden wird.

## **Zahlreiche AkteurInnen, vielfältige Ziele und hohe Erwartungen an die BewohnerInnen**

Die hohe öffentliche und politische Aufmerksamkeit, die der Seestadt zukommt, konfrontiert die zahlreichen involvierten AkteurInnen mit gesteigerten Erwartungshaltungen bezüglich der erfolgreichen Projektumsetzung. Dies betrifft zum einen die plangemäße, verzögerungsfreie und technisch einwandfreie Herstellung der materiellen Infrastruktur und der Gebäude sowie die Verwertung der Flächen entlang der Funktionen Wohnen, Gewerbe, Technologie, Forschung und Entwicklung. Zum anderen gilt es die im Masterplan und anderen Planungsgrundlagen definierten Qualitäten im Stadtteil umzusetzen. Damit angesprochen sind sowohl die konkreten Konzepte für öffentlichen Raum und Mobilität als auch das grundlegende Ziel, die Seestadt zu einem lebendigen, urbanen Stadtteil, der viele Nutzungen – vom Wohnen über Freizeit bis hin zur Arbeit – umfasst, zu entwickeln. Dem gegenüber stehen die Nutzungs- und Alltagsbedürfnisse und Ansprüche der Bewohnerschaft, die nicht immer mit den Konzepten übereinstimmen. Offen bleibt zu diesem Zeitpunkt, welche der Planungskonzepte sich in der Alltagsnutzung und Aneignung des Stadtraums durchsetzen werden.

Als übergeordnete Ziele sind die Schaffung leistbaren Wohnraums und eine sozial durchmischte BewohnerInnenstruktur zu nennen. Auch in Hinblick auf diese beiden Zielsetzungen laden die Ergebnisse der Forschung zu einer differenzierten Bewertung ein. So sind, wie die Ergebnisse der BewohnerInnenbefragung zeigen, die Wohnungskosten mit dem Umzug in die Seestadt vielfach gestiegen, für einen Teil der Befragten übersteigen die Kosten die Grenzen der Leistbarkeit. Auch der Anspruch der sozialen Mischung scheint nur teilweise verwirklicht. Das Sozialprofil verweist auf eine eher homogene Bewohnerschaft aus Angehörigen verschiedener Mittelschichtsmilieus, die weniger sozialstrukturell als vielmehr nach Lebensführung (Kinder im Haushalt, Familienform, Haushaltszusammensetzung) und Lebensstilpräferenzen (Wohnvorstellungen, Freizeit- und Mobilitätsverhalten etc.) abweichen.

Die unterschiedlichen AkteurInnen haben zwar das gemeinsame Ziel, die Seestadt zu errichten und zu entwickeln, die konkreten Interessenschwerpunkte und Perspektiven auf die Seestadt können je nach AkteurIn allerdings stark variieren. Gemäß dem Modell des Public-Private-Partnerships verfolgen einzelne AkteurInnen vorrangig Verwertungsinteressen, während andere AkteurInnen im Sinne der öffentlichen Dienste bzw. entlang spezifischer Aufgabenbereiche agieren (z.B. zentrale Vergabe von Wohnungen, Umsetzung von Mobilitäts- und Freiraumkonzepten). Auch politische Zielsetzungen gestalten sich differenziert und vielfältig wie z.B. die Schaffung von leistbarem Wohnraum oder die Herstellung eines positiven Images der Seestadt. Die Interessen der unterschiedlichen AkteurInnen sind also nur auf einen ersten Blick homogen. Diese Heterogenität steht in einem Spannungsverhältnis dazu, dass die positive Imageproduktion ein harmonisierendes Bild über die vermeintlich homogenen Interessen nahelegt. Die Sichtbarmachung und Klärung von Interessensgegensätzen kann dadurch auch erschwert werden.

In diesem Zusammenhang kommt sowohl der Wien 3420 Aspern Development AG als auch dem Stadtteilmanagement Seestadt aspern eine wichtige Schnittstellenfunktion zu. Sie gewinnen insofern an Bedeutung, als sich in der bisherigen Phase der Besiedelung zeigte, dass es für einen gelingenden Herstellungs- und Besiedelungsprozess einen erhöhten Kommunikations- und



Koordinationsbedarf gibt. Die koordinierenden Einrichtungen kamen dabei zusehends in die Position, unterschiedliche Erwartungen und Interessen auszugleichen. Es besteht die Tendenz, dass nicht die Interessensgegensätze für Konflikte und Herausforderungen verantwortlich gemacht werden, sondern die koordinierenden Stellen, auch wenn Interessensgegensätze durch Koordination und Kommunikation nicht einfach auflösbar sind.

Eine Akteursgruppe, die im Rahmen des Herstellungsprozesses von „aspen + Die Seestadt Wiens“ in besonderer Weise mit Erwartungshaltungen konfrontiert ist, ist jene der BewohnerInnen. Ihnen wurde bereits im Rahmen der Planung der Seestadt eine spezifische Rolle als Co-ProduzentInnen des neuen Stadtteils zugeschrieben. Angeregt durch bauliche, infrastrukturelle und angebotsbezogene Anreize sollen sie sich aktiv in den Gestaltungsprozess einbringen, zur Herstellung von Urbanität beitragen, bei der Umsetzung von Mobilitäts-, Freiraum- und anderen Konzepten mitwirken, Integrationsleistungen angesichts der erwarteten Diversität an BewohnerInnen erbringen und vieles mehr.

Diese Erwartungshaltungen richten sich insbesondere an die sogenannten „Seestadt-PionierInnen“ – also jene BewohnerInnen, die zu einem sehr frühen Zeitpunkt des Besiedlungsprozesses in die Seestadt eingezogen sind. Darunter fallen vor allem auch die Mitglieder der Baugruppen.

Diese spezifische Konstellation an Erwartungen an die BewohnerInnen geht weit über übliche Erwartungen an BewohnerInnen der Stadt hinaus. Nicht passive Befolgung von Hausordnungen und anonymisierte Wohnzufriedenheit in den eigenen vier Wänden, sondern aktive Mitgestaltung an sozialen und urbanen Aspekten der Seestadt, Übernahme von Verantwortung und die Konstruktion einer Stadtteilidentität und zugehöriger Identifizierung als Seestadt-BewohnerInnen sind gefragt.

### **Unterschiedliche Stadt-Vorstellungen bei der Raumproduktion**

Bei der Auseinandersetzung mit Planungsgrundlagen, aber auch den einzelnen Logiken und Interessen der AkteurInnen, die an der Raumproduktion in der Seestadt beteiligt sind, wird deutlich, dass unterschiedliche Stadtbilder und -vorstellungen wirksam sind. Das betrifft sowohl die AkteurInnen der Herstellung, als auch die BewohnerInnen, welche unterschiedliche Vorstellungen von Wohnen, Wohnumfeld und Stadt haben. Diese unterschiedlichen Vorstellungen stehen zumindest teilweise auch in einem Spannungsfeld zueinander. Das Nebeneinanderstehen der unterschiedlichen Konzeptionen von Stadt kann als Qualität gesehen werden. Es kann aber auch zugleich den Ausgangspunkt für Spannungen und Konflikte um die Seestadt bilden. Im Folgenden werden die auffälligsten Spannungsfelder zwischen verschiedenen Stadt-Vorstellungen beschrieben.

### ***Urbanität versus Suburbanität***

Die Seestadt soll einerseits eine Stadt sein, die alle Merkmale von Urbanität wie eine Vielfalt an Menschen und Nutzungsformen sowie eine bestimmte Dichte aufweist. Andererseits soll sie die familienfreundliche und grüne Stadt am Stadtrand sein, die viel Grün- und Erholungsraum bietet.

Dabei folgt sie tendenziell der Vorstellung einer relativ homogenen Bevölkerungsstruktur. Sie ist sowohl an der Peripherie gelegen als auch gut ans Zentrum angebunden und entspricht in manchem dem Modell einer Zwischenstadt. Dieses Spannungsfeld wird einerseits bewusst aufrechterhalten. Andererseits vermittelt es widersprüchliche Bilder und weckt widersprüchliche Erwartungen. Diese Erwartungen beziehen sich auf Lebensstile wie die Nutzung von öffentlichem Raum, aber auch auf das Mobilitätsverhalten (öffentlicher Verkehr vs. motorisierter Individualverkehr). Trotz der Anbindung an das Wiener U-Bahnnetz und den Bemühungen, Urbanität zu fördern (u.a. durch das Kulturprogramm oder das Konzept für den öffentlichen Raum), wirkt die räumliche Distanz zum Zentrum real, wie z.B. die relativ hohe Nutzung des Autos zeigt. In der Befragung nehmen fast alle Befragte den Stadtteil als am Rand befindlich wahr, eine große Mehrheit als einen „Ort für Familien und Kinder“.

### ***Stadt versus Dorf***

Dem Bild der Urbanität und Vielfalt steht das Bild eines Dorfs gegenüber, in dem alles möglichst übersichtlich und überschaubar ist. Diese Mehrdeutigkeit schlägt sich auch in den Wahrnehmungen der Menschen über die Seestadt nieder. Beispielsweise zeigt sich in der Befragung, dass ein fast gleich hoher Anteil die Seestadt als ländlich und als städtisch wahrnehmen. Selbiges zeigt sich auch darin, dass der Stadtteil von einer Mehrheit als „weder Stadt noch Land“ betrachtet wird, viele sehen in ihr ein „Dorf in der Stadt“. Das Leben in der Seestadt ist von relativ dicht gestrickten nachbarschaftlichen Beziehungen und damit auch von sozialer Kontrolle geprägt. Formen sozialer Kontrolle sind in der Seestadt etwa an der Reaktion auf nicht normkonformes Verhalten ablesbar. Dieses wird in den internen BewohnerInnenforen immer wieder auch fotografisch festgehalten, wobei es vorkommt, dass Informationen über Gebotsübertretungen an die Polizei weitergegeben werden. Der Nachbarschaft (als Institution) wird eine wichtige Rolle für das Zusammenleben der Menschen in der Seestadt zugeschrieben. In diesem relativ hohen Stellenwert der „sozialen Nachbarschaften“ spiegelt sich ein gesellschaftlicher Trend, der nicht nur von der Politik und im öffentlichen Diskurs, sondern auch von den BewohnerInnen selbst aufgegriffen wird. Einerseits werden an die Nachbarschaft von außen hohe Erwartungen herangetragen (Integrationsfunktion, Herstellung von sozialer Kohäsion und Ortsidentität), andererseits sind die neu zugezogenen BewohnerInnen der Seestadt selbst sehr aktiv in der Ausbildung von Nachbarschaftskontakten, u.a. auch durch eine Selbstorganisation der BewohnerInneninteressen über soziale Medien. Die Produktion spezifischer Nachbarschaftsvorstellungen wird zusätzlich durch die stadtgeographische Situation der Seestadt und durch das Image der „PionierInnen“ in einer neuen Stadt verstärkt.

Sie stehen damit aber auch in einem Spannungsfeld zu urbanen Vorstellungen, in denen soziale Distanz und Anonymität als Charakteristika städtischer Lebenszusammenhänge positiv besetzt sind.

Dies zeigt sich auch darin, dass es einerseits Absichten gibt, Urbanität durch ein Kulturprogramm herzustellen, welches Menschen von außerhalb in die Seestadt einlädt, während es zugleich unter der Bewohnerschaft Tendenzen der Abschottung gegenüber BesucherInnen von außen gibt.

### ***Planstadt versus Partizipative Stadt***

Auffällig ist, dass die Entwicklung der Seestadt vergleichsweise stark durch die öffentliche Hand gesteuert wird. Vom Masterplan über die Partitur des öffentlichen Raums, den (sozial geförderten) Wohnbau, die Gestaltung der Einkaufsstraße bis hin zur Steuerung der Imageproduktion werden die Rahmenbedingungen der Raumproduktion zentral vorgegeben. Demgegenüber besteht der Anspruch, dass die Menschen in der Seestadt die Aneignung aktiv vornehmen sollen. Räume werden teilweise bewusst so definiert, dass sie Freiräume für die Aneignung lassen. Teilen der BewohnerInnen, im Besonderen den Baugruppen, wird relativ viel Verantwortung übertragen – auch in Bezug auf die Interessensaushandlung zwischen unterschiedlichen sozialen Gruppen. Dies bezieht sich insbesondere auf die Aneignung des öffentlichen Raums, auf das Mobilitätskonzept und auf Fragen der sozialen Integration. Die Erwartungshaltung an die BewohnerInnen ist sehr hoch. Die Seestadt soll durch die BewohnerInnen maßgeblich mitproduziert werden.

Die BewohnerInnen werden dabei als eigenverantwortliche und soziale Individuen mit hoher Kommunikationskompetenz und gestalterischem Willen konstruiert.

Dabei zeigt sich ein weiteres Spannungsfeld zwischen der Erwartung von Aneignung und Mitgestaltung durch die BewohnerInnen und den vorhandenen Mitgestaltungsmöglichkeiten einerseits bzw. den tatsächlichen Motiven und Interessen der BewohnerInnen andererseits. Viele BewohnerInnen wollen sich aktiv in Mitgestaltungsprozesse einbringen. Dem gegenüber steht aber die Erfahrung, dass vieles vordefiniert ist. Die BewohnerInnen erleben, dass es einerseits Interesse an ihren Meinungen und Bedürfnissen gibt. Andererseits entsteht der Eindruck, dass diese nur begrenzt in die Gestaltungen einfließen. Eine starke Aneignungs- und Mitgestaltungsoffenheit in der Seestadt steht im Spannungsverhältnis zu anderen Modellen und Konzepten, die sehr determinierend wirken wie z.B. das Mobilitätskonzept. Andererseits sind Motivationen und Interessen nicht durchgehend an Vorstellungen von Mitgestaltung orientiert. Ansprüche auf gute Wohnraumversorgung und subjektive Lebensqualität stehen mitunter in einem Spannungsverhältnis zu den Partizipationserwartungen.

Ein wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang sind die Kommunikationsstrategien und das Corporate Design, welche in ihrer Optik zwar Investorinnen und PlanerInnen ansprechen, aber auf der sprachlichen und visuellen Ebene an die Bewohnerschaft nicht durchgehend angepasst sind. Diese nimmt die Sprache und das Design zum Teil als abgehoben wahr. Um zu eruieren, welche Kommunikationsstrategien und Werbemittel angemessen wären, wäre eine vertiefende Analyse und Evaluation der visuellen Kommunikationsmittel erforderlich.

Bei diesen Stadtvorstellungen treffen also unterschiedliche Menschenbilder aufeinander: Einerseits der aktive und selbstverantwortliche Mensch und andererseits die Vorstellung vom versorgten und gut verwalteten Menschen. Die Seestadt wird dabei zur Bühne konfligierender und sich wandelnder Menschenbilder in der Stadt Wien.

Dies zeigt sich auch darin, dass sich die BewohnerInnen in zwei größere Gruppen unterscheiden lassen: Eine BewohnerInnengruppe sieht sich als „PionierInnen“, die die Seestadt als ihren Wohnort aktiv gewählt haben und sich in die Gestaltung einbringen wollen. Die andere Gruppe suchte vor allem nach Wohnraum und erwartet angesichts höherer Wohnkosten nun eine entsprechende Gegenleistung. Diese zweite Gruppe identifiziert sich weniger mit den innovativen Konzepten der Seestadt, sondern erwartet v.a. eine für sie leistbaren Wohnraum und eine alltagstaugliche funktionierende Stadt und Infrastruktur. Angesichts der vielfach berichteten erhöhten Wohnausgaben ist diese BewohnerInnengruppe potentiell anfälliger für subjektiv stärker empfundene Enttäuschungen. Im Unterschied dazu zeigt sich für „PionierInnen“, die sich mit zentralen Leitkonzepten identifizieren, eine erhöhte Wahrscheinlichkeit von Wohnzufriedenheit und Frustrationstoleranz.

Erwartungen an Eigenverantwortlichkeit und aktive Teilhabe können auch Folgen für zukünftige Exklusionsprozesse haben. Der Appell an Eigenverantwortung und Aktivität ist zugleich voraussetzungsvoll und nicht alle Bevölkerungsgruppen vermögen ihm gleichermaßen nachzukommen (oder sind aus anderen Gründen für diese Anforderungen nicht erreichbar). BewohnerInnen, die diesen Erwartungen nicht ausreichend folgen (können), weil sie z.B. verstärkt mit der eigenen Existenzsicherung befasst sind oder das Angebot nicht angepasst an ihre Alltags- und Lebenswelt ist, könnten aus Aneignungs- und Mitgestaltungprozessen ausgegrenzt werden bzw. sich ausgegrenzt fühlen. Das hätte nicht nur eine Unterrepräsentation von deren Interessen zur Folge, sondern auch eine Vertiefung der Unterschiede zwischen den verschiedenen BewohnerInnengruppen.

### ***Sozial-integrative Stadt versus Kommerzialiserte Stadt***

In Bezug auf die ökonomische Steuerung der Raumproduktion in der Seestadt treffen sozialintegrative Vorstellungen auf Verwertungslogiken. Während die ökonomische Attraktivität von Grundstücken und die Errichtung von Wohnungen angesichts einer wachsenden Stadt zunehmen, besteht der Anspruch, leistbaren Wohnraum zu schaffen. Dieses Spannungsverhältnis kristallisiert sich unter anderem in Form relativ hoher Wohnkosten im Vergleich zum historischen kommunalen Wohnbau in Wien.

Diese Widersprüchlichkeit zeigt sich auch in der hohen Ausstattung mit sozialen bzw. öffentlichen Einrichtungen in der Seestadt, denen Konsuminteressen, wie sie von manchen BewohnerInnen artikuliert werden, gegenüberstehen. BewohnerInnen, die sich eine möglichst gute und diversifizierte Ausstattung mit kommerzieller Infrastruktur, wie z.B. Gaststätten in der Erdgeschosszone erwarten, zeigen sich tendenziell unzufrieden, wenn sie dort eher soziale Einrichtungen vorfinden. Eine Möglichkeit, dem entgegenzutreten, wäre das Angebot räumlich breiter zu streuen. Darüber hinaus zeigen soziale Unternehmungen wie die „Vinzirast“ oder das „Michls“, dass gastronomische Einrichtungen, die von sozialen Trägern geführt werden, auf hohe Akzeptanz treffen und ein hohes Maß an Identifikation hervorrufen können.

## **Identitätsbildung und Wohnzufriedenheit**

Für die Identifikation der neuen BewohnerInnen mit der Seestadt sind sowohl die Erwartungen als auch der Prozess der Besiedlung ausschlaggebend. Die Stadtforschung spricht von Zugehörigkeit („belonging“) und „Place-Making“. Gerade in Wohngebieten, die von Milieus der Mittelklasse besiedelt werden, spielt die emotionale Beziehung zum Ort eine wichtige Rolle. Der Prozess der Besiedlung ist eng mit Identitätsbildung verbunden, Ortsbindung entsteht über Aneignungsprozesse, entscheidend ist, ob es gelingt, sich dem Ort zugehörig zu fühlen. Dementsprechend war auch in der Bewerbung die Seestadt nicht nur als qualitativ hochwertiger Wohnstandort (oder als Wohn- und Arbeitsort) dargestellt, sondern zugleich als Bühne für Aneignungs- und Identitätsprozesse, die dazu beitragen, dass der neue Stadtteil symbolisch erzeugt und besetzt wird.

Wie die im Rahmen der Studie durchgeführte Befragung der SeestädterInnen zeigt, bildete die Möglichkeit, in einem neuen Stadtteil zu wohnen, gemeinsam mit der Zugänglichkeit von Grün- und Freiraum, das wichtigste Umzugsmotiv. Das Gefühl, Teil von etwas Neuem zu sein, und dieses Neue auch mitgestalten zu können, wird zugleich identitätsstiftend. Befragte, die angeben, dass sie die Seestadt aktiv als neuen Wohnort gewählt haben, zeigen eine überdurchschnittliche Zufriedenheit und Identifikation mit dem Wohngebiet. Wie die Ergebnisse der Befragung deutlich machen, ist die Zufriedenheit der neuen Bewohnerinnen und Bewohner allerdings insgesamt sehr hoch. Die positive Beziehung zur Seestadt ist stark mit der eigenen Wohnung verknüpft, aber auch mit der Möglichkeit, selbige zu gestalten, wie aus der Befragung, aber auch den Analysen der sozialen Medien (Instagram und Facebook) hervorgeht. Dabei zeigt sich auch, dass Selbstrepräsentationen, die Zurschaustellung der eigenen Einrichtung, aber auch das Lebensgefühl in der Seestadt eine Rolle spielen.

Zu den Aspekten, welche eine positive Bindung an die Seestadt ermöglichen, zählen auch der Grünraum und die Erholungsmöglichkeiten, die fahrradfreundlichen Infrastrukturen sowie die soziale Nachbarschaft. Kritisch bewertet werden die Ausstattung mit Geschäften und Supermärkten, Restaurants und Lokalen, die ärztliche Versorgung und die Parkplatzsituation. Diese Einschätzungen sind naturgemäß Momentaufnahmen, und es bleibt abzuwarten, ob und inwiefern sich dieser Eindruck mit der fortschreitenden Besiedlung der Seestadt entwickeln wird.

Bemerkenswert ist die hohe Wohnzufriedenheit in der Seestadt. Wie beschrieben, bezieht sich diese insbesondere auf das Neuartige der Seestadt, die eigene Wohnung, die Naturnähe und den Grünraum, die Kinderfreundlichkeit des Wohnumfelds, aber auch auf das soziale Zusammenleben der BewohnerInnen. Letzteres scheint aber auch zu polarisieren. So ist das soziale Umfeld einerseits von großer Bedeutung für die Wohnzufriedenheit und viele BewohnerInnen äußern sich dazu positiv. Ein kleinerer Teil der Befragten sieht das soziale Umfeld jedoch distanziert und kritischer. Dies reflektiert zugleich den Umstand, dass in der Seestadt Bevölkerungsgruppen mit unterschiedlichen Lebenslagen und Wertvorstellungen leben.

Unzufriedenheit wird insbesondere hinsichtlich der Infrastruktur geäußert. Dies betrifft unter anderem die Parkmöglichkeiten, die Ausstattung mit Nahversorgung, Ärzten und Kulturangeboten, sowie die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln (z.B. U2-Intervalle). Dabei handelt es sich jedoch oftmals um Faktoren, die sich im Zuge der weiteren Entwicklung der Seestadt noch verändern

werden. Als beeinträchtigend erlebt wird auch die Bautätigkeit, insbesondere aufgrund der damit verbundenen Lärmentwicklung.

Der zentrale Aspekt, der die Lebens- und Wohnzufriedenheit einschränkt, bezieht sich freilich auf die finanzielle Komponente: Für viele bedeutet der Zuzug in die Seestadt eine Steigerung der laufenden Wohnungskosten, dazu kommen Belastungen durch die Finanzierung der Baukostenzuschüsse. Vor allem SeestädterInnen mit geringerem Einkommen zeigen sich potentiell belastet und unzufriedener. Das Frustrationspotential ist bei jenen hoch, die angeben, dass die Wohnstandortwahl nur eingeschränkt frei und aktiv erfolgte. Bauliche, gestalterische und Ausstattungsmängel rechtfertigen dann umso mehr eine kritische oder insgesamt sogar negative Bewertung.

An diesem zuletzt genannten Beispiel wird deutlich, dass auch der Besiedlungsprozess in der Seestadt nicht frei von sozialen Verwerfungen ist. Wie weiter oben ausgeführt wurde, bilden auch unterschiedlich ausgeprägte Partizipations- und Gestaltungschancen und -möglichkeiten eine Quelle für soziale Ab- und Ausgrenzungsprozesse (in diesem Zusammenhang kommt den sozialen Medien und ihrer Rolle für die Herstellung von sozialer Nachbarschaft verstärkte Aufmerksamkeit zu). Es ist wichtig zu sehen, dass Identitätsbildung und symbolisches „place-making“ – zu letzterem zählt die Gestaltung des öffentlichen Raums ebenso wie jene der Erdgeschosszonen, von Auslagen, Gärten, Balkonen etc. – nicht nur für soziale Kohäsion und lokale Vergemeinschaftung, sondern auch für soziale Grenzziehungen und Distanz verantwortlich sein können. Diese Prozesse und sozialen Dynamiken zu beobachten, bildet eine zentrale Aufgabe eines längerfristigen Besiedlungsmonitorings.

### **Die Seestadt als milieudifferenzierter Stadtraum**

Die Studie unterstreicht, dass in Hinblick auf den Anspruch sozialer Kohäsion vor allem milieubezogene Aspekte zu beachten sind. Wie bereits angesprochen, verweist das Sozialprofil verweist auf eine tendenziell eher homogene Bewohnerschaft aus Angehörigen verschiedener Mittelschichtsmilieus, die weniger sozialstrukturell als vielmehr nach Lebensführung (Kinder im Haushalt, Familienform, Haushaltszusammensetzung) und Lebensstilpräferenzen (Wohnvorstellungen, Freizeit- und Mobilitätsverhalten etc.) abweichen. Dabei kommt, wie ebenfalls bereits gesagt, einerseits einem bestimmten Verständnis von Stadt- und öffentlichem Raum als Erlebnis- und Identitätsraum Bedeutung zu. Im Rahmen der BewohnerInnenbefragung konnte gezeigt werden, dass es bestimmte aktivitäts-, partizipations-, autonomie-, freizeit- und ökologisch orientierte („post-materielle“) Milieus, zu denen vielfach jüngere Paare mit oder ohne Kinder(n) zählen, sind, die diesen Erlebnis- und Identitätsraum aktiv wählen und auszugestalten suchen. Die Seestadt gilt ihnen als Ort der sozialen Nachbarschaft oder wird ausgehend von der eigenen Wohnung und dem unmittelbaren Wohnumfeld angeeignet und definiert. Demgegenüber konnten Milieus identifiziert werden, die entweder stärker an traditionellen „materiellen“ Werten orientiert sind (festzumachen etwa an PKW-bezogenen Mobilitätspräferenzen) oder stärker auf die Wohnung als privaten Rückzugsort oder auch, aus unterschiedlichen, meist aber wirtschaftlichen Gründen, sich in stärkerem Maße subjektiv unter Druck fühlen, sei es aufgrund hoher Wohnkosten, eines hohen

Mobilitätsaufwands (Entfernung vom Arbeitsplatz) oder nicht eingelöster Erwartungen (fehlende Konsummöglichkeiten, Lärmbeeinträchtigung durch Bautätigkeit etc.). All diese milieubezogenen Merkmale charakterisieren die lokale Sozialstruktur und beeinflussen zugleich die Chancen, sich dem Wohnort zugehörig zu fühlen und die Seestadt aktiv anzueignen.

Die Studie zeigt deutlich, dass von der Seestadt vor allem soziale Mittelschichten angesprochen werden, die entlang bestimmter milieubezogener Merkmale nach innen hin differenzieren. Dazu kommen Aspekte der ökonomischen Lebenslage: Die relativ hohen Wohnkosten der im Rahmen der Wohnbauinitiative errichteten Wohnungen, wirken zweifellos selektiv zugunsten sozialökonomisch besser abgesicherter Gruppen. Der sozial geförderte Wohnbau in der Seestadt erreicht eher einkommensschwächere Angehörige der sozialen Mittelschicht. Einerseits leben in der Seestadt also Menschen mit relativ hohem ökonomischem und kulturellem Kapital, die sich aktiv an der Aneignung und Gestaltung der Seestadt beteiligen wollen; andererseits Menschen, die in ihrem Alltagsleben gefordert sind, ihre Wohnkosten decken zu können, und die eine alltagstaugliche funktionierende Stadt mit ausreichend Infrastruktur erwarten. Es ist anzunehmen, dass entsprechende Differenzierungen mit den künftigen Ausbau- und Besiedlungsphasen weiter an Bedeutung gewinnen werden.

Die Lage in der Peripherie der Stadt ist für suburbane Milieus attraktiv (dazu zählen vielfach freizeitorientierte Haushalte sowie junge Familien). Durch das urbane Image und die Aneignungsmöglichkeiten werden andererseits auch urbane Milieus angesprochen (zum Beispiel Angehörige der kreativen, wissensbasierten Milieus, vielfach Singles oder Paare ohne Kinder).

Die BewohnerInnen stammen damit aus unterschiedlichen sozio-kulturellen Milieus, was sich auch zeigt, wenn der Standort der alten Wohnung betrachtet wird. Während eine Gruppe aus dem 22. Bezirk und den direkt angrenzenden Bezirken stammt, kommt eine andere Gruppe aus sehr innerstädtischen urbanen Räumen. Die Milieudifferenzierung der SeestadtbewohnerInnen hat also auch eine wohnbiographische Dimension, deren vertiefende Analyse wichtig und interessant wäre.

Deutlich zeigt sich auch, dass die Seestadt sehr jung ist. Genau betrachtet leben aber nicht nur Familien in der Seestadt, sondern auch überdurchschnittlich viele junge Singles und junge kinderlose Paare.

Auch in Bezug auf nationale Herkunft und ethnische Zugehörigkeit erweist sich die Bevölkerung in der Seestadt als heterogen.

Die beschriebene Heterogenität der Wohnbevölkerung korrespondiert mit dem Anspruch, einen sozial durchmischten urbanen Raum herzustellen. Wie beschrieben, dominieren in der Seestadt Binnenmilieudifferenzierungen der sozialen Mittelschichten. Dies verweist auf Potenziale der Differenzbildung und Abgrenzungs- bzw. Ausgrenzungsprozesse – insbesondere zwischen Gruppen, die Wert- und Lebensstilunterschiede aufweisen (suburbane und urbane Stadtvorstellungen, Mobilitätspräferenzen, Wohnstile, Aneignungs- und Nutzungspraktiken des öffentlichen Raums etc.) oder sich auch in Hinblick auf ihre wirtschaftlichen Möglichkeiten unterscheiden.



## **Resümee und Empfehlungen**

Für den weiteren Besiedlungsprozess können aus den Ergebnissen der Studie einige erste Empfehlungen abgeleitet werden:

Konkreter Auftrag der Studie war es, zu untersuchen, welche Bevölkerungsgruppen in der ersten Besiedlungsetappe in die Seestadt gezogen sind, welche Anforderungen und Ansprüche sie an den neuen Stadtteil stellen, welche Milieus und Nachbarschaften in der Seestadt existieren bzw. entstehen und wie der neue Stadtteil und sein soziales Gefüge entsteht und welche sozialräumlichen Herausforderungen sich dadurch ergeben. Zu all diesen Fragen gibt die Forschung klare Antworten: Sie zeichnet ein differenziertes Bild einer, gemessen an der Klassenlage, strukturell eher homogenen, in Hinblick auf die Milieulagerungen jedoch reichlich differenzierten Bewohnerschaft. Wie die Forschung weiters zeigt, appelliert die Seestadt an einen bestimmten Milieutypus, der den Stadtraum als Erlebnis- und Identitätsraum definiert. Die Angebote der Aneignung und Identitätsbildung werden zum Teil gut angenommen, besonders auffallend und interessant sind die Strukturen einer sozialen Nachbarschaft, die sich auch über soziale Medien herausbilden und stabilisieren. Gleichzeitig werden jedoch soziale Verwerfungen und Spannungslinien sichtbar, die vor allem in Hinblick auf die kommenden Besiedlungsphasen auch Anlass für verstärkte Aufmerksamkeit sein sollen. Einige wichtige Herausforderungen werden im Folgenden dargestellt und diskutiert:

### ***Widersprüche als urbane Qualität begreifen***

Die Vielfalt an Interessen und Bedürfnissen mitsamt möglichen damit verbundenen Widersprüchen und Konflikten könnten verstärkt als Qualität eines urbanen Raums verstanden und kommuniziert werden. Dies betrifft sowohl die Imagebildung nach außen als auch die interne Kommunikation. Sie stellt eine Konsequenz einer milieubezogenen sozialen Durchmischung dar. Die Anerkennung der Interessen der unterschiedlichen AkteurInnen, die an der Herstellung der Seestadt beteiligt sind, sowie der unterschiedlichen BewohnerInnen und BewohnerInnengruppen könnte förderlich für zukünftige Aushandlungsprozesse sein. Dies ermöglicht es, Homogenisierungs- und Harmonisierungstendenzen entgegenzuwirken und die Vielfalt an Interessen und Bedürfnissen transparenter zu machen.

Die positive Deutung von Unterschieden würde gleichzeitig sozialen Verwerfungen und potentiellen Spannungen, aber auch Ab- und Ausgrenzungsprozessen unter den BewohnerInnen entgegenwirken. Damit könnte auch vermieden werden, dass aus einem Nebeneinander an Identitäten und Milieus ein Konfliktfeld entsteht (z.B. zwischen den familienorientierten Suburbanen und den urbanen Kreativen).

Die positive Deutung von Widersprüchen würde es auch ermöglichen, die Seestadt stärker als innovatives Experimentierfeld zu definieren, in dem noch nicht alles auf Anhieb funktionieren muss.

Die Herstellung der Seestadt ist ein hoch komplexer Prozess, an dem viele AkteurInnen mit unterschiedlichen Interessen und Sichtweisen mitwirken. Die Erwartung an einzelne AkteurInnen, wie die Baugruppen oder das Stadtteilmanagement, diese komplexen Prozesse

maßgeblich zu beeinflussen und zu steuern, stellt tendenziell eine Überforderung dar. KeineR der AkteurInnen kann alleine für die Entwicklungsprozesse in der Seestadt verantwortlich gemacht werden. Ein möglichst transparenter Umgang und die Koordination der unterschiedlichen Interessen sind daher empfehlenswert, wiewohl dies auch die Bereitschaft beinhalten muss, konflikthafte Aushandlungsprozesse mitzutragen.

### ***Berücksichtigung der unterschiedlichen Interessen***

Die Unterschiedlichkeit der Interessen und Bedürfnisse der BewohnerInnen der Seestadt könnte noch stärker als Qualität wahrgenommen werden. Dafür bräuchte es jedoch eine noch intensivere Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen BewohnerInnengruppen, sowohl auf wissenschaftlicher Ebene, als auch auf der Ebene der Praxis in Kommunalpolitik, Verwaltung und der Arbeit in der Seestadt. Neben der laufenden Erkundung der Interessen der BewohnerInnen ist es auch notwendig, auf diese aktiv zuzugehen und diese aufzugreifen. Dabei sollte besonderes beachtet werden, dass es sowohl BewohnerInnen gibt, die auf die Alltagstauglichkeit der Konzepte angewiesen sind, als auch BewohnerInnen, die gerne mehr aktiv mitgestalten möchten. Die Kommunikation mit den unterschiedlichen Gruppen zu den Konzepten der Seestadt sollte differenzierter (und frühzeitiger) erfolgen (z.B. zum Mobilitätskonzept), um die Gruppen auch besser erreichen und gezielter integrieren zu können.

Um die Kommunikations- und Aushandlungsprozesse zu fördern und zu erleichtern, erscheint es zielführend, die Kommunikationsstrategien und Medien sprachlich und gestalterisch an die Alltagswelten der Bewohnergruppen anzupassen. Ähnliches gilt auch für das Angebot an Nahversorgung, Gastronomie und kulturellen Einrichtungen/Aktivitäten, welche stärker an die Alltagsbedürfnisse angepasst werden könnten.

### ***Mehr (Transparenz zu) Mitgestaltungsmöglichkeiten***

Eine große Gruppe der Seestadt-BewohnerInnen hat ein Interesse, sich aktiv in die Gestaltung der Seestadt einzubringen. Es ist daher zu empfehlen, weitere konkrete Möglichkeiten der Mitgestaltung zu schaffen und über diese transparent zu informieren. Bei der Gestaltung der Partizipationsprozesse ist insbesondere darauf zu achten, dass auch die Interessen jener BewohnerInnen einfließen können, die sich weniger beteiligen können (oder wollen), um Exklusionsprozessen entgegenzuwirken. Dies kann beispielsweise durch kurzfristigere Formen der Beteiligung und/oder durch eine milieuspezifische Ausgestaltung der Angebote erreicht werden.

Es sollte jedenfalls darauf geachtet werden, aktiv auch auf jene Gruppen zuzugehen, die über ein eingeschränktes Potential an Möglichkeiten (und/oder Bereitschaft) zu Partizipation und Mitgestaltung verfügen. Diese Aufgabe erscheint umso wichtiger, als davon auszugehen ist, dass sich mit den bevorstehenden Bauphasen sich die Bewohnerschaft sowohl milieumäßig

als auch sozialstrukturell weiter differenziert (so handelt es sich bei der kommenden Kohorte der Besiedelung um freifinanzierten Wohnraum).

### ***Positive Konnotation der Angebote vor Ort mit „Arbeit“ in der Seestadt***

Manche der angesiedelten Einrichtungen vor Ort (wie „Wien Work“) könnten stärker als Potenzial genutzt werden, das Thema „Arbeit“ in der Seestadt positiv zu konnotieren. Dafür könnte überprüft werden, ob diese Angebote mit den Bedürfnissen von BewohnerInnen stärker verknüpft werden könnten. Die Nachfrage nach gastronomischen Angeboten ist in der Seestadt groß, wie aus der Befragung hervorgeht. Eine Möglichkeit wäre, nach dem Vorbild von „Michls“ oder „Vinzrast“ Einrichtungen zu schaffen, die Menschen dabei unterstützen, in den Arbeitsmarkt wieder eingegliedert zu werden, und gleichzeitig für die BewohnerInnen der Seestadt als Konsum- und Geselligkeitsort attraktiv sind. Dies könnte eine stärkere Identifikation hervorrufen. Eine andere Maßnahme könnte darin bestehen, die Erdgeschoßlokale von Wien Work räumlich stärker zu verteilen und andere Betriebe dazwischen anzusiedeln.

### ***Temporalität des Besiedelungsprozesses berücksichtigen***

Wie die Befragung zeigt, bildete für viele Bewohnerinnen und Bewohner der Seestadt die Möglichkeit, in einem neuen Stadtteil zu leben, ein wichtiges und auch identitätsbildendes Zuzugs- und Bleibemotiv. Was geschieht allerdings, wenn das Image des Neuen mit der Zeit verblasst? Dies könnte zum einen dazu führen, dass unter den PionierInnen die Bereitschaft, sich aktiv einzubringen, zurückgeht, während gleichzeitig die sozialen Brüche, die sich bereits heute andeuten, sei es aufgrund unterschiedlicher wirtschaftlicher Lagen, Erwartungshaltungen oder Lebensstile, an Bedeutung gewinnen. Zum anderen entstehen Ungleichzeitigkeiten zwischen den Situationen jener, die bereits zugezogen sind, und den später zuziehenden BewohnerInnen, denn diese beziehen zwar neu gebaute Häuser, aber finden einen sozial und symbolisch bereits definierten Stadtraum vor. Auch andere Zeiteffekte sollten nicht außer Acht gelassen werden wie etwa der Orientierungswandel in heutigen suburbanen Milieus, die in zehn oder fünfzehn Jahren, wenn die heutigen Kleinkinder in der Adoleszenz oder erwachsen sind, vielleicht verstärkt zurück in innenstädtische Wohngebiete tendieren, oder die sich verändernde Beziehung der Seestadt zum Umland (unter der Annahme auch künftig raschen Städtewachstums und Verdichtung, auch in Stadtrandlagen). Auch wenn entsprechende Voraussagen mit großen Unsicherheiten behaftet sind, so fordern sie dazu auf, den Besiedelungsprozess langfristig mit Aufmerksamkeit zu beobachten und zu begleiten.

### ***Der Besiedelungsprozess im Spiegel der Wohnungsfrage des 21. Jahrhunderts***

Der Besiedelungsprozess der Seestadt lässt sich nicht unabhängig von der gesamstädtischen Entwicklung untersuchen und bewerten. Eine der Schlüsselfragen der wachsenden Stadt ist die Wohnungsfrage und hier der Zugang zu leistbarem Wohnraum. Bereits heute stellen die Wohnkosten für viele Seestädterinnen und Seestädter einen nicht unerheblichen Belastungsfaktor dar. Was bedeuten vor diesem Hintergrund Begriffe wie ‚leistbarer Wohnraum‘ und ‚soziale Durchmischung‘? Welche Chancen haben sozial benachteiligte BewohnerInnengruppen, sich in der Seestadt niederzulassen? Wie offen und durchlässig sind die unterschiedlichen Segmente nicht nur für die verschiedenen Bevölkerungsgruppen, sondern auch individuell im Lebenslauf? Mit einem Wort: Die großen Herausforderungen der Wohnungsfrage des 21. Jahrhunderts stellen sich auch in der Seestadt: Wohnansprüche und Bedürfnisse der von Armut und sozialer Exklusion betroffenen Bevölkerung; Veränderung der Wohnvorstellungen im Lebenslauf; demographischer Wandel (Altern, Migration, neue Lebens- und Familienformen); nicht zuletzt steigende Ansprüche auf Mitbestimmung und Demokratie.

## 7. Quellen

---

### Literatur:

- De Leeuw, Edith D. (2012), Counting and Measuring Online: The Quality of Internet Surveys. Bulletin of Sociological Methodology/Bulletin Méthodologie Sociologique 114, S. 68-78
- Edwards (2001): City design: what went wrong at Milton Keynes? In: Journal of Urban Design 6(1): 73-82
- Fiedler, Johannes (2010):Wien 3420 Aspern Development AG: Die Instrumente des Städtebaus: Vision + Wirklichkeit. Wien: Wien 3420 Aspern Development AG; Wien : Magistratsabt. 18 - Stadtentwicklung u. Stadtplanung , 2010: Werkstattberichte / Stadtentwicklung ; 108.
- Freisitzer, Kurt/Glück, Harry (1979): Sozialer Wohnbau: Entstehung, Zustand, Alternativen. Wien: Molden.
- Henckel/& D., von Kuczowski, K., Lau, P., Pahl-Weber, E., Stellmacher, F. [Hrsg.](2010): Planen - Bauen – Umwelt, Ein Handbuch Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften
- Kaufman, Leonard/ Rousseauw, Peter J. (1990): Finding Groups in Data. An Introduction To Cluster Analysis, Wiley, Hoboken NJ.
- Licka, L./ Dlabaja, C./ Grimm-Pretner, D./ Papst, S./ Rode, P./ G. Witthöft/ Wück, R. (2012): Untersuchung der Qualität und Wertigkeit von Freiräumen von innerstädtischen Neubauprojekten und Darstellung innovativer Lösungen. Berichte aus Energie- und Umweltforschung. FreiWERT. (Hrsg.) BMVIT: Wien.
- Lynch, Kevin (2007): Das Bild der Stadt.. Basel: Birkhäuser.
- Reinprecht, Christoph/ Dlabaja, Cornelia (2014): Wohnen im Wohnhochhaus. Eine Studie zu Wohnkultur und Wohnqualität in Wiener Wohnhochhäusern. Forschungsbericht MA 50. Stadt Wien.
- Schönfeld, Manfred (2007) [Hrsg.] MA 21B: Masterplan Flugfeld Aspern; Wien, Magistrat. Wien: MA 21 B 2007.
- Seiß, Reinhard (2013): Wer baut Wien? Hintergründe und Motive der Stadtentwicklung Wiens seit 1989. Wien: Pustet.
- Statistik Austria (2014): Bevölkerung zu Jahresbeginn ab 1982, Wien: Statistik Austria.  
MA 23 (2014): WIEN WÄCHST... Bevölkerungsentwicklung in Wien und den, 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken WIEN 2014-2044. Wien: Stadt Wien: <https://www.wien.gv.at/statistik/pdf/wien-waechst.pdf>
- Wien 3420 Aspern Development AG (2009): Partitur des öffentlichen Raums: Planungshandbuch. Wien: Wien 3420 Aspern Development AG; Wien : Magistratsabt. 18 - Stadtentwicklung und Stadtplanung.
- Stadt Wien, MA 21B (Hrsg.): Masterplan Flugfeld Aspern; Wien 2008.
- Wien 3420 Aspern Development AG [Hrsg.] (2010): Die Stadt + Die Marke. Wien.
- Wien 3420 Development AG, Magistratsabteilung 18 [Hrsg.] (2011): Die Instrumente des Städtebaus. Vision + Wirklichkeit. Wien.
- Zukin, Sharon (1995): The cultures of cities. Oxford: Blackwell.

### **Quellen Sekundärdaten:**

Wohnservice Wien – Vergabestatistik 2014

Melderegisterdaten der Stadt Wien mit Stichtag 1.10.2015, MA 23

### **Online-Quellen:**

[http://www.konversion-mannheim.de/sites/default/files/arbeitsbuch\\_0.pdf](http://www.konversion-mannheim.de/sites/default/files/arbeitsbuch_0.pdf)

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/tempelhof/index.shtml>

medieninformation-asporn-die-seestadt-wiens-neue-projekte-seeparkquartier-final.pdf

[http://www.ots.at/presseaussendung/OTS\\_20120622\\_OTS0159/wohnbaustadtrat-michael-ludwig-die-ersten-gefoerderten-wohnprojekte-in-asporn-seestadt](http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20120622_OTS0159/wohnbaustadtrat-michael-ludwig-die-ersten-gefoerderten-wohnprojekte-in-asporn-seestadt)

<http://www.asporn-seestadt.at/news/100,bautraegerwettbewerb-fuer-die-ersten-rd-760-asporn-wohnungen.html>

<http://www.asporn-seestadt.at/resources/images/2011/12/15/2478/111215-aufteilung-gelup.jpg>

<http://www.asporn-seestadt.at/resources/files/2010/6/24/982/presentation-trojan.pdf>

<https://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/smart.html> (smart wohnungen)

<https://www.wien.gv.at/wohnen/wohnbaufoerderung/foerderungen/neubau/superfoerderung.html>  
(superförderung: Eigenmittelanteil: 67,97 Euro pro Quadratmeter)

<http://www.hoho-wien.at/>

<http://www.wohnberatung-wien.at/information/gefoerderte-wohnung/einkommensgrenzen/>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/nordbahnhof/wohnen-am-nordbahnhof.html>

<http://viertel-zwei.at/de/>

<https://www.wien.gv.at/bauen-wohnen/sonnwendviertel.html>

<https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/erdbergermais/teilgebiete/aspangruende-eurogate/>

<http://www.gbsterne.at/projekte-und-aktivitaeten/stadtwohnen/zentralraum-simmering/mautner-markhof-gruende/>

<http://www.centrope.com/>

<http://meine.seestadt.info/stadtteilplan/>



universität  
wien



> KOMPETENZZENTRUM FÜR  
SOZIALE ARBEIT GMBH



stadtteil  
management

## Wohnen in der Seestadt

Willkommen bei der Bewohnerbefragung - Wohnen in der Seestadt

**Sehr geehrte Bewohnerin, sehr geehrter Bewohner,**

**In dieser Umfrage geht es um die Wohnsituation und Wohnqualität in der Seestadt**

**Die Befragung wird gemeinsam vom Institut für Soziologie der Universität Wien und dem Kompetenzzentrum für Soziale Arbeit der FH Campus Wien in Kooperation mit dem Stadtteilmanagement Seestadt aspern im Auftrag der Wiener Wohnbauforschung und der Wien 3420 Aspern Development AG durchgeführt.**

**Wir bitten Sie, den Fragebogen auszufüllen. Ihre Erfahrung, Einschätzung und Meinung sind für unsere Forschung und den weiteren Besiedlungsprozess von großem Wert. Das Ausfüllen des Fragebogens nimmt höchstens 10-15 Minuten in Anspruch. Die Erhebung erfolgt selbstverständlich anonym, d.h. eine Verknüpfung der Antworten im Fragebogen mit Ihrer Person ist nicht möglich.**

**Weiterführende Informationen über das Forschungsprojekt finden Sie unter**

**<http://meine.seestadt.info/>**

**Mit Ihrer Unterstützung können wir wichtige Informationen für zukünftige Planungen und den weiteren Besiedlungsprozess der Seestadt gewinnen und so einen Beitrag zur Wohnqualität leisten.**

**Sollten Sie Fragen zum Forschungsprojekt sowie Interesse an den Ergebnissen haben, können Sie uns gerne persönlich kontaktieren: [cornelia.dlabaja@univie.ac.at](mailto:cornelia.dlabaja@univie.ac.at)**

**Mit herzlichem Dank für Ihre Unterstützung und freundlichen Grüßen,**

**Cornelia Dlabaja**

**Institut für Soziologie**

**Cornelia Dlabaja, Bakk. phil. MA**

**Rooseveltplatz 2, A- 1090 Wien**

**T +43 (1) 4277-49218**

**<http://www.univie.ac.at/soziologie/>**



\* 1. Wohnen Sie gerne in der Seestadt?

- Sehr gerne
- Eher gerne
- Teils, teils
- Eher nicht gerne
- Nicht gerne



universität  
wien



FH  
CAMPUS  
WIEN

UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

> KOMPETENZZENTRUM FÜR  
SOZIALE ARBEIT GMBH



stadtteil  
management

## Wohnen in der Seestadt

### Der Umzug in die Seestadt

**Im ersten Teil des Fragebogens geht es um Fragen der Wohnzufriedenheit und Ihren Umzug in die Seestadt**

\* 2. Wie viele m<sup>2</sup> hat Ihre jetzige Wohnung (ungefähr)? \_\_\_\_\_ m<sup>2</sup>

\* 3. Wie viele Personen leben derzeit in Ihrer Wohnung, Sie selbst mit eingerechnet?

\* 4. Wo haben Sie gewohnt, bevor Sie in Ihre jetzige Wohnung gezogen sind? (Bitte geben Sie eine vierstellige Postleitzahl ein)

\* 5. Warum sind Sie in die Seestadt gezogen? Was waren wichtige Gründe für Ihren Umzug?  
(Mehrfachnennungen möglich)

- Ich wollte die Möglichkeit nutzen, in einem neuen Stadtteil zu wohnen.
- Ich wollte in ein Viertel mit städtischem Flair ziehen.
- Ich wollte eine Wohnung im Grünen.
- Die vorige Wohnung war zu teuer.
- Das Image der Seestadt hat mich besonders angesprochen.
- Der See hat mich besonders angesprochen.
- Ich bekomme Familienzuwachs (die Geburt eines Kindes steht bevor) und wollte eine größere Wohnung.
- Ich ziehe mit meinem Partner / meiner Partnerin zusammen.
- Ich wollte in eine kleinere Wohnung ziehen.
- Ich wollte eine Wohnung mit Balkon.
- Die alte Wohnung war in einem schlechten Zustand.
- Ich wollte in einen Stadtteil mit jungen Familien ziehen.
- Freunde und Bekannte von mir wohnen hier.
- Ich wollte rasch eine neue Wohnung finden
- Sonstiges (bitte angeben)

\* 6. In welchem Typ von Haushalt wohnen Sie?

- Einpersonenhaushalt
- Paar-Haushalt
- Elternteil mit Kind/ern
- Eltern mit Kind/ern
- Wohngemeinschaft
- Sonstiges (z.B. Betreutes Wohnen)

\* 7. Sind Sie männlich oder weiblich?

- Männlich
- Weiblich

\* 8. Wie alt sind Sie?

9. Ist Ihre Wohnung eine...

- Geförderte Mietwohnung, Genossenschaft
- Freifinanzierte Mietwohnung, Genossenschaft
- Wohnung in einer Baugruppe
- Ich wohne im Studentenwohnheim
- Sonstiges (bitte angeben)



universität  
wien



> KOMPETENZZENTRUM FÜR  
SOZIALE ARBEIT GMBH

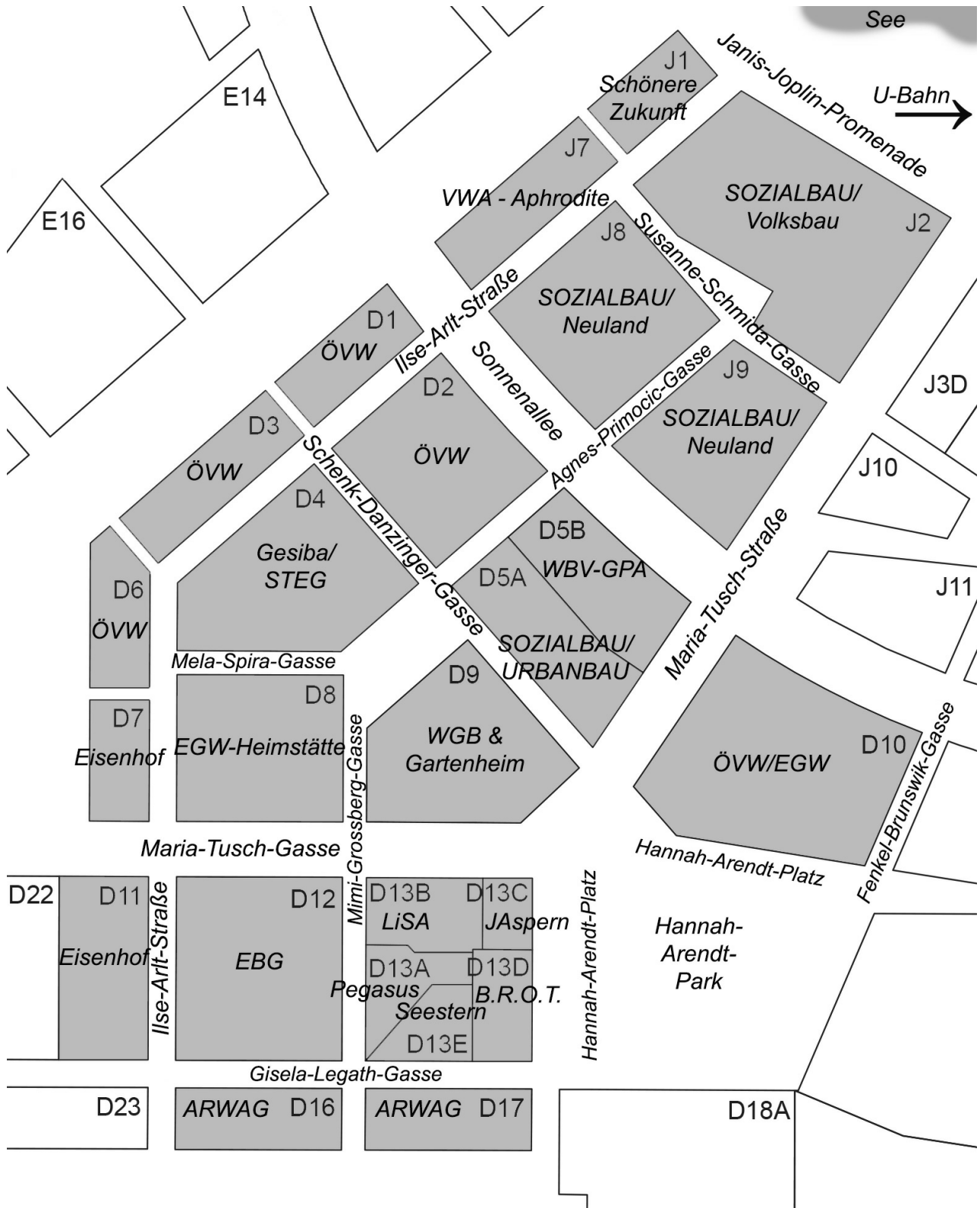


stadtteil  
management

Wohnen in der Seestadt

Fragen zu Wohnung und Haushalt

Baufelderübersicht in der Seestadt



\* 10. In welchem Baufeld wohnen Sie? (D/J)

Bitte Baufeldnummer auswählen

Baufeld J

Baufeld D

Sonstiges (bitte angeben)

11. Seit wann wohnen Sie in der Seestadt?

2014

2015

Wählen Sie bitte das Jahr und den Monat Ihres Einzugs aus!"

\* 12. Über die Seestadt gibt es unterschiedliche Meinungen. Wie bewerten Sie den Stadtteil in Bezug auf die genannten Themen?

Bitte bewerten sie jedes der genannten Themen. Wie zufrieden sind Sie mit ...

	sehr zufrieden	zufrieden	teils, teils	eher unzufrieden	sehr unzufrieden
der Ausstattung mit Restaurants und Lokalen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Architektur und Gestaltung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
der Ausstattung mit Kindergärten und Schulen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grünraum und Erholungsmöglichkeiten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
der Ausstattung mit Geschäften und Supermärkten	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
ärztlicher Versorgung in der Nähe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Infrastruktur für das Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
der Parkplatzsituation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kultureinrichtungen in der Nähe	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Angeboten zur sportlichen Betätigung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dem Umgang miteinander	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
den Menschen, die in der Seestadt wohnen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dem Zusammenhalt in der Bewohnerschaft in der Seestadt (der Stadtgemeinschaft)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Informationen über Planungsschritte und Neuerungen in der Seestadt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
dem Sicherheitsgefühl	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Baustellen im Stadtteil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



## Wohnen in der Seestadt

Die Seestadt ist .....

**Im zweiten Teil des Fragebogens geht es um Ihre Eindrücke und Ihre Meinung zur Seestadt**

\* 13. Wir stellen Ihnen jetzt gegensätzliche Eigenschaftspaare A oder B vor, die ein Wohngebiet kennzeichnen können.

Welche Eigenschaften treffen Ihrer Meinung nach am ehesten für die Seestadt zu?

Wählen sie jeweils A oder B

z.b. A ländlich oder B städtisch

		A	B
A) ländlich	B) städtisch	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) langsam	B) schnell	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) ein Ort zum Arbeiten	B) ein Ort der Freizeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) am Rand	B) Zentrum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) altmodisch	B) modern	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) gestaltbar	B) alles ist vorgegeben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) geschlossen	B) offen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) ein Ort für Singles	B) ein Ort für Familien	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) gemeinsam	B) einsam	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) stressig	B) entspannt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) verschlafen	B) lebendig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) hässlich	B) schön	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) leise	B) laut	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) traurig	B) fröhlich	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
A) verwaorlost	B) gepflegt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\* 14.

Wie bewerten Sie die folgenden Aussagen über die Seestadt, bitte kreuzen Sie an welche davon aus Ihrer Sicht zutreffen? (Mehrfachantworten sind möglich)

Die Seestadt ist..

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> ein Ort zum Arbeiten und Wohnen        | <input type="checkbox"/> ein Ort, um ein Unternehmen zu gründen      |
| <input type="checkbox"/> ein Ort, wo die Uhren langsamer ticken | <input type="checkbox"/> ein Ort, wo man gern unter sich bleibt      |
| <input type="checkbox"/> ein Viertel mit städtischem Flair      | <input type="checkbox"/> ein moderner Stadtteil                      |
| <input type="checkbox"/> weder Stadt noch Land                  | <input type="checkbox"/> ein Ort, der Urlaubsgefühle auslöst         |
| <input type="checkbox"/> ein Ort für Familie und Kinder         | <input type="checkbox"/> ein Ort der guten Nachbarschaft             |
| <input type="checkbox"/> ein Ort für Freizeit und Sport         | <input type="checkbox"/> ein Ort, um alt zu werden                   |
| <input type="checkbox"/> ein Ort, wo man offen für andere ist   | <input type="checkbox"/> ein Ort, wo man seine Ideen einbringen kann |
| <input type="checkbox"/> eine Smart City                        | <input type="checkbox"/> ein Dorf in der Stadt                       |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges (bitte angeben)              |  |

\* 15. In welcher Umgebung haben Sie gewohnt, bevor Sie in Ihre jetzige Wohnung gezogen sind?

- im dicht bebauten Stadtgebiet
- am Stadtrand (im locker bebautem Stadtgebiet)
- im Einzugsgebiet einer Stadt
- in einem ländlichen Gebiet

16. In welcher Wohnform haben Sie gewohnt, bevor Sie in Ihre jetzige Wohnung gezogen sind?

- |   |  |
|---|--|
| <input type="radio"/> Mietwohnung, Gemeindebau    | <input type="radio"/> Wohnung, Eigentum                                    |
| <input type="radio"/> Mietwohnung, Genossenschaft | <input type="radio"/> Haus, Miete (Einfamilienhaus, Reihenhhaus, .....)    |
| <input type="radio"/> Wohnung, Miete              | <input type="radio"/> Haus, Eigentum (Einfamilienhaus, Reihenhhaus, .....) |

Sonstiges (bitte angeben)



universität  
wien



> KOMPETENZZENTRUM FÜR  
SOZIALE ARBEIT GMBH





### Im dritten Teil geht es um das Wohnen und um Wohnkosten in der Seestadt

- \* 17. Wie hoch waren Ihre Wohnkosten in der vorigen Wohnung pro Monat - Miete plus Heizung, Strom/Gas und Nebenkosten? \_\_\_\_\_ € Kosten (in ganzen Zahlen angeben)

- \* 18. Wie hoch sind Ihre Wohnkosten in der jetzigen Wohnung pro Monat - Miete plus Heizung, Strom/Gas und Nebenkosten? \_\_\_\_\_ € Kosten (in ganzen Zahlen angeben)

19. Wie hoch war der Eigenmittelanteil für ihre Wohnung in der Seestadt? \_\_\_\_\_ € Kosten (in ganzen Zahlen angeben)

20. Wie sind Sie zu der Wohnung gekommen in der Sie jetzt wohnen?

- Über das Wohnservice Wien
- Über den Bauträger
- Ich bin einer Baugruppe beigetreten
- Anders, nämlich  
(bitte angeben)

- \* 21. Halten Sie die monatlichen Wohnungskosten für angemessen?

- Ja, angemessen
- Nein, zu hoch
- Nein, zu niedrig

\* 22. Wie beurteilen Sie Ihre Wohnung und Ihr Wohnhaus hinsichtlich ....

	sehr gut	gut	teils / teils	schlecht	sehr schlecht
Wohnungsgröße	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anordnung der Räume (Grundriss Wohnung)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Qualität der Wohnungsausstattung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Helligkeit und Sonnenlicht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Aussicht aus der Wohnung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schutz vor Beeinträchtigung durch Nachbarwohnung (Lärm, Geruch)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Barrierefreiheit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärmsituation	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ausstattung mit Gemeinschaftsräumen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Zustand des Müllraums	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kontakten zwischen den Nachbarn	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Hausbetreuung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Abstellplätzen (für Fahrräder, Kinderwagen)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Energieeffizienz	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



universität  
wien



> KOMPETENZZENTRUM FÜR  
SOZIALE ARBEIT GMBH



## Wohnen in der Seestadt

### Mobilität

Im vierten Teil geht es um Mobilität in und aus der Seestadt

23. Welche der untenstehenden Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten innerhalb der Seestadt?

	mehrmals wöchentlich	regelmäßig	ab und zu	selten	nie
Ich fahre mit öffentlichen Verkehrsmitteln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre mit dem Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich nutze ein Car Sharing System	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre mit dem Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich nutze das Fahrradverleihsystem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre mit dem Moped / Motorrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre mit dem Roller	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

24. Welche der untenstehenden Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten außerhalb der Seestadt?

	mehrmals wöchentlich	regelmäßig	ab und zu	selten	nie
Ich fahre mit öffentlichen Verkehrsmitteln	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre mit dem Auto	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich nutze ein Car Sharing System	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre mit dem Fahrrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich nutze das Fahrradverleihsystem	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre mit dem Moped/ Motorrad	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich fahre mit dem Roller	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ich gehe zu Fuß	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

\* 25. Welche Mobilitätsform nutzen Sie für welche Zwecke am häufigsten? (Mehrfachantworten sind möglich)

	Auto	Bus	Straßenbahn	U-Bahn	Fahrrad	zu Fuß gehen	Car sharing System	nicht relevant
Arbeitswege	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kinderbetreuung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkauf	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

26. Hat sich seit Ihrem Umzug in die Seestadt, ihr Mobilitätsverhalten geändert. Nutzen Sie die folgenden Mobilitätsformen öfter, gleich viel oder weniger im Vergleich zu früher? (Mehrfachantworten sind möglich)

	Auto	Bus	Straßenbahn	U-Bahn	Fahrrad	zu Fuß gehen	Car sharing System
öfter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
gleich viel, wie vorher	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
weniger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

\* 27. Wie lange brauchen sie normalerweise zu Ihrem Arbeitsplatz? \_\_\_\_\_(in Minuten)

28. Wo liegt Ihr Arbeitsplatz? \_\_\_\_\_(Postleitzahl)



universität  
wien



> KOMPETENZZENTRUM FÜR  
SOZIALE ARBEIT GMBH



## Wohnen in der Seestadt

### Wohnen in der Seestadt, Vor- und Nachteile

29. Über das Wohnen in der Seestadt gibt es unterschiedliche Meinungen. Was sind Ihrer Meinung nach die größten Vorteile des Wohnens in der Seestadt?

Sie können jeweils maximal drei Stichwörter angeben:

Die größten Vorteile am Wohnen in der Seestadt sind für mich:

1.
2.
3.

30. Die größten Nachteile am Wohnen in der Seestadt sind für mich:

Sie können jeweils maximal drei Stichwörter angeben:

1.

2.

3.

31. Was ist das Besondere an der Seestadt? Sie können maximal ein Stichwort angeben:

\* 32. Beim Wohnen gibt es verschiedenen Aspekte, die wichtig sind. Welche der folgenden Punkte sind Ihnen wichtig bei Ihrer Wohnung?

(Mehrfachnennungen sind möglich)

- Dass ich es mir so einrichten kann, wie ich es möchte.
- Ein Ort des Rückzugs und der Intimität.
- Ein Ort, wo Ordnung und Sauberkeit herrschen.
- Ein schöner Ausblick.
- Ein Ort, den ich vor allem zum Schlafen und Essen nutze.
- Dass die Wohnung gut aussieht. (Repräsentativ)
- Meinen eigenen Zugang ins Freie zu haben. (Balkon, Terrasse, Garten)
- Ein Zuhause für meine Familie zu haben.
- Einen Ort, wo man Freunde einladen kann. (Geselligkeit)
- Ein Ort für Freizeit und Erholung. (entspannen, fernsehen, lesen, nichts tun)
- Ein Ort zum Arbeiten. (Lernen, Home-Office)
- Einen Ort, wo ich meinen Hobbies nachgehen kann. (Gärtnern, Basteln, ...)
- Sonstiges (bitte angeben)



universität  
wien



> KOMPETENZZENTRUM FÜR  
SOZIALE ARBEIT GMBH



Wohnen in der Seestadt

Nachbarschaft und Aktivitäten in der Seestadt

33. Kontakte mit Nachbarn können sich unterschiedlich gestalten: Wie sind Ihre Kontakte mit den Nachbarn im Wohnhaus? (Mehrfachnennungen möglich)

- Wir treffen uns öfter zu gemeinsamen Tätigkeiten
- Wir unterstützen uns gegenseitig, wenn nötig
- Wir organisieren Bewohnerinteressen
- Wir tauschen und teilen Dinge (Bohrer, Hammer, .... )
- Wir organisieren uns online
- Wir tauschen uns online aus
- Wir lassen einander in Ruhe
- Wir grüßen uns
- Wir lösen Konflikte
- Wir kennen uns nicht
- Wir gehen uns aus dem Weg, kommen miteinander nicht aus

34. In diesem Teil des Fragebogens geht es um Tätigkeiten die Ihnen wichtig sind und denen Sie in der Seestadt nachgehen (Mehrfachnennung sind möglich)

	finde ich wichtig	nutze ich in der Seestadt
Plätze in der Seestadt zum Verweilen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Spielplätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sportliche Aktivitäten im Freien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aktivitäten in den Gemeinschaftsräumen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der See	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Social Media (fotografieren, posten, surfen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkaufen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lokale besuchen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nachbarn für gemeinschaftliche Aktivitäten treffen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mich ehrenamtlich betätigen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
einer bezahlten Arbeit nachgehen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges (bitte angeben)

\* 35. Wo verbringen Sie am liebsten Ihre Freizeit?

- Zu Hause in meiner Wohnung
- In der Seestadt, im Stadtteil
- Außerhalb des Wohngebiets im Bezirk
- In einem anderen Bezirk
- Außerhalb Wiens
- Woanders (bitte angeben)



universität  
wien



> KOMPETENZZENTRUM FÜR  
SOZIALE ARBEIT GMBH



## Wohnen in der Seestadt

### Nachbarschaft und Teilhabe der Seestadt

36. Wie möchten Sie sich in der Seestadt einbringen? (in welcher Organisation) Mehrfachantworten sind möglich

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Stadtteilmanagement       | <input type="checkbox"/> Sportverein                      |
| <input type="checkbox"/> Mieterbeirat              | <input type="checkbox"/> Bürgerinitiative                 |
| <input type="checkbox"/> Lokale Agenda21           | <input type="checkbox"/> Gemeinschaftsgarten              |
| <input type="checkbox"/> NGO                       | <input type="checkbox"/> Selbst einen Verein gründen      |
| <input type="checkbox"/> Partei                    | <input type="checkbox"/> Ich möchte mich nicht einbringen |
| <input type="checkbox"/> Kulturverein              |   |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges (bitte angeben) |   |



\* 37. Welche dieser Möglichkeiten sich einzubringen kennen und nutzen Sie? (Mehrfachantworten sind möglich)

	kenne ich	nutze ich
Facebookgruppen der Bewohnerschaft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Seestadtforum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
WhatsApp Gruppen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebote des Stadtteilmanagement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Treffen der Bewohnerschaft	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kenne ich keine	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges (bitte angeben)

38. Was hat sich durch den Einzug in die Seestadt für Sie persönlich verbessert?

39. Was hat sich durch den Einzug in die Seestadt für Sie persönlich verschlechtert?

40. Nun möchten wir einen Blick in die Zukunft werfen. Welche Themenfelder sind Ihrer Meinung nach wichtig für die Zukunft der Seestadt?



universität  
wien



> KOMPETENZZENTRUM FÜR  
SOZIALE ARBEIT GMBH



## Wohnen in der Seestadt

### Statistik

**Abschließend bitten wir Sie, uns noch ein paar Fragen zu Ihrer Person zu beantworten. Diese Fragen dienen ausschließlich statistischen Zwecken. Alle Angaben werden anonym ausgewertet, eine Verknüpfung mit Personen ist nicht möglich.**

41. Sind Sie derzeit .....

- In einer Partnerschaft
- Verheiratet
- Verwitwet
- Geschieden
- Getrennt lebend
- Ledig

42. Wie viele Kinder unter 18 Jahre leben in Ihrem Haushalt?

43. Was ist der höchste Bildungsgrad, den Sie bisher erlangt haben?

- Pflichtabschluss ohne Lehre
- Lehrabschluss
- Berufsbildende mittlere Schule (BMS)
- Berufsbildende höhere Schule (BHS)
- Matura
- Kolleg / Akademie
- Hochschule / Universität / FH

44. Sind Sie zurzeit erwerbstätig? (Mehrfachantworten sind möglich)

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Vollzeit                  | <input type="checkbox"/> In Ausbildung  |
| <input type="checkbox"/> Selbstständig             | <input type="checkbox"/> Arbeitssuchend |
| <input type="checkbox"/> Teilzeit                  | <input type="checkbox"/> In Pension     |
| <input type="checkbox"/> Hausfrau/Hausmann         |   |
| <input type="checkbox"/> Sonstiges (bitte angeben) |   |

\* 45. In welchem Land wurden Sie geboren und welche Staatsbürgerschaft haben Sie?

	Geburtsland	Staatsbürgerschaft
Österreich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Türkei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Deutschland	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tschechien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Slowakei	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Polen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kroatien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Slowenien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bosnien-Herzegowina	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Serbien, Kosovo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Montenegro	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Sonstiges (bitte angeben)

46. Abschließend möchten wir Sie noch gerne bitten, das durchschnittliche monatliche Netto-Einkommen in Ihrem Haushalt anzugeben (alle Haushaltsmitglieder zusammengerechnet)

- |   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> unter € 550         | <input type="radio"/> € 1.501 bis € 2.500 |
| <input type="radio"/> € 551 bis € 750     | <input type="radio"/> € 2.501 bis € 4.000 |
| <input type="radio"/> € 751 bis € 1.000   | <input type="radio"/> € 4.001 bis € 6.000 |
| <input type="radio"/> € 1.001 bis € 1.500 | <input type="radio"/> € 6.001 und mehr    |