

Untersuchung zum Begriff **Insel-Urbanität**
am Beispiel der **Wiener Gasometer-City**

Bachelorarbeit – 2010

„Der Metropolenbewohner lebt nicht in erster Linie in Ziegelsteinen, Marmor, Glas und Stahl, sondern in der Architektur des menschlichen Geistes, deren Fundamente jenes menschenwürdige Verhalten bildet, das Urbanität definiert.“ (Brock, Bazon 1999, S.127)

Johannes Hinterberger – 9225676, Wien 2010
Betreuerin: DI Eva Schwab, H852 Institut für Landschaftsarchitektur, Universität für Bodenkultur Wien

Inhaltsverzeichnis

1. Untersuchungsgebiet	6
1.1 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	6
1.2 Die Gasometer-City	7
1.3 Historischer Rückblick.....	7
1.4 Zwischennutzung der Gasometer.....	7
2. Urbanität im Fokus des Stadtmarketings	8
2.1 Die Marke „Gasometer-City“	9
2.2. Verantwortung durch den Einsatz einer Marke.....	9
2.3 Konsequenz des Markenbegriffs „Gasometer-City“	10
3. „Insel-Urbanität“ - Urbane Orte der Gasometer-City	11
3.1 Urbanität	12
3.2 Der Ort	13
3.3 Urbane Orte.....	15
3.3.1 Räumliche Elemente:.....	15
3.3.2 Funktionale Elemente	27
3.3.3 Soziale Elemente.....	32
3.3.4 Atmosphärische Elemente.....	35
3.4 Zusammenfassung.....	41
4. Schlussfolgerung zum Begriff „Insel-Urbanität“ am Beispiel der Gasometer-City	42
4.1 Insel-Situation der Gasometer-City	42
4.2 Urbanität der Gasometer-City	42
4.3 Resultat	44
Literaturverzeichnis	45
Abbildungsverzeichnis	46
ANHANG	46

Abstract

„Insel-Urbanität“ - als normativer Begriff für ein Qualitätsmerkmal städtischer Orte - soll in dieser Arbeit an Hand des konkreten Beispiels der Wiener Gasometer-City auf seine Gültigkeit und Anwendbarkeit geprüft werden.

Hierbei trifft die weitgehend konkrete Auffassung einer Insel-Eigenschaft auf die relativ diffuse Bezeichnung „Urbanität“.

Eine eigene Unterscheidung in eine Landschaftsqualität der „urbanen Insel“, zu deren Prüfung ein städtischer Raum ausgewählt wird, von dem vorab anzunehmen war, dass die vorgefundene Stadtrandstruktur ohnedies beiden Kriterien – Insel und Urbanität - in vielerlei Hinsicht entsprechen sollte, scheint zunächst nicht sinnvoll zu sein.

Der „Verdacht“ besteht jedoch, dass so wie in ähnlichen Konversions- und Stadtentwicklungsprojekten ein städtisches Wunschbild von StadtplanerInnen propagiert wird, urbane Keimzellen durch markante Architektur oder Kombination von ehemaligen industriell genutzten Gebäuden mit neuen Wohnungen, Büros etc. im Vorfeld per definitionem erzeugen zu können.

Besonders im Zusammenhang mit der Gasometer-City scheint eine genauere Analyse hinsichtlich einer prognostizierten Urbanität interessant, da in Medien und im Agitationsfeld des Stadtmarketings für diesen Ort fast permanent ein „Stadt-in-der-Stadt“-Modell beworben wird, das einen offenbar erfüllten Anspruch auf „urbane Vollständigkeit“ in sich trägt.

Erfahrungsberichte von BewohnerInnen und BesucherInnen der Gasometer-City erweckten jedoch den Eindruck, dass weniger der urbane als eher der inselartige Stadtraum überwiegt, der z.B. erst über die U-Bahn-Anbindung „Anschluss“ an Urbanitätsqualitäten des Stadtzentrums erlangt.

Diese räumliche Verknüpfung sollte dann in Form urbaner Anleihen als Garantie für Urbanität des Gasometer-Quartiers sorgen, ohne dass weitere, komplexere Herausforderungen vor Ort durch die Stadtplanung angenommen werden müssten.

Diese Einschätzung ist Motivation, genauer zu prüfen, ob eine Diskrepanz zwischen Stadtmarketing und gebauter und gelebter Realität besteht bzw. an welchen städtischen Faktoren der Gasometer-City Ursprünge reproduzierbarer Urbanität nachzuweisen sind.

Mit Hilfe eines Mehrdimensionen-Modells, das in vier Sektoren Teilaspekte urbaner Orte beschreibt, wird mit der Methode des Vergleichs unter Berücksichtigung von Spontan- und Experteninterviews, sowie eigener nicht-teilnehmender Beobachtung eine Analyse der Gasometer-City ermöglicht.

Dabei spannt diese Arbeit den Bogen vom grundsätzlichen Verständnis und Auftrag des Stadtmarketings bis hin zur Typologie von Dimensionen urbaner Orte

Eine Gegenüberstellung von Teilaspekten urbaner Orte zu entsprechenden, vorgefundenen Eigenschaften der Gasometer-City, präzisiert schließlich den qualitativen Gehalt des Begriffs „Insel-Urbanität“ für die Beschreibung einer städtebaulichen Situation.

Der normative Begriff einer „Insel-Urbanität“ wird auch dahingehend prüfbar, welche Voraussetzungen oder Bedingungen notwendig sein sollten, damit eine klare Einschätzung seiner Verwendbarkeit im Speziellen für die Gasometer-City sowie für einen allgemeinen Gebrauch möglich und sinnvoll ist.

Das Resultat dieser Arbeit ist die Erkenntnis, dass die Gasometer-City eine städtische „Insel“ ohne Urbanität darstellt.

Für eine kritische Nachvollziehbarkeit sind einige urbane Teilaspekte in beigelegten Plänen des Gasometer-City-Quartiers referenziert.

Die begriffliche Breite von „Urbanität“, sowie die Komplexität der Voraussetzungen für urbane Lebensformen, macht es in dieser Arbeit nicht möglich dem Anspruch auf Vollständigkeit zu genügen. Es sollen jedoch Faktoren erkennbar werden, die in einer Gesamtschau den Bedarf nach interdisziplinärem Zusammenwirken unterschiedlicher Fachbereiche für städtebauliche Analysen und Planungen klarlegen.

So wird in dieser Arbeit aus Sicht der Landschaftsarchitektur eine schrittweise Analyse der vorhandenen urbanen Landschaft durchgeführt, in der die Gasometer-City eingebettet ist und für die sie selbst Anteil an deren Genese und Wirken trägt.

Abstract

The idea or term of „urban spots“ or “urban island” shall describe specific characteristics of urban areas and places. The Gasometer-City is located in Vienna and should be a reference area where the validity of this term can be proofed and proposed for its use also in further urban analyses.

The conception and structural nature of an “island” meets the more or less diffuse identification of “urbanity” of cities.

To extract an aspect of quality of an urban landscape by the description of an “urban island” or “urban spot” seems not to be relevant, as far as the area of interest - Gasometer-City – appears to be a typical example of a place containing both aspects: the island and the urbanity. Therefore further analyses seem to be obsolete.

But in the context of already evolved city projects where abandoned industrial areas and buildings have been converted into new places of strongly promoted “urbanity” a suspicion raises that “urbanity” is obviously a factor which could be planned by definition.

The Gasometer-City is a representative place for this kind of question as far as city marketing programs and its media presence are still promoting the skills of this place and its close match to an urban “city-in-the-city” situation.

Experiences of inhabitants and visitors of the Gasometer-City give the impression that there is in some aspects a lack of urbanity in combination with an isolated state of living there, which feels being compensated by an easy available subway-system connected to urban places at the Viennese city center.

This kind of interconnection between the Gasometer-City and far located city places could be assessed as a functional basis for a particular “borrowing” of urbanism from those places.

It could be assumed that besides other urban strategies, e.g. this “borrowing” of urban aspects is sufficient for planners to estimate a fulfilled urbanity for the Gasometer-City.

Of course there are urban elements of the Gasometer-property but in this analysis it has been proofed whether there is a discrepancy in city marketing and built reality. There is a demonstration of urban aspects which can at least be found in the property of the Gasometer-City today.

By using a multi dimensional model for analysing in four sectors of urban aspects an analytic comparison of elements found in the Gasometer-City is being performed. Furthermore there has been taken into account (expert-) interviews and own non-involved observational research.

Beginning with concerns of city marketing and the final approach by a lineup of urban typologies of the Gasometer-City a useful urbanistic description finally specifies the qualitative level of the term “island urbanity” or “urban spot”.

The normative term of “urban island” or “urban spot” can also be proofed if it contains prerequisites for a clear assessment for its use specifically for the Gasometer-City and for the common use.

A crucial traceability of some particular urban aspects can be found in attached maps or diagrams.

The result is that despite an intensive urban marketing - which proclaims the urbanity of the Gasometer-City - this area itself is embedded like an “island” in a commercial and industrial environment and does not rely on urbanity at all.

The wide conceptual term of “urbanity” and the complexity of prerequisite conditions for urban living lead to an impossible totality of its analysis in the context of this work.

Nevertheless it should become visible which demand of necessity and interdisciplinary approach for urban analyses is reasonable and required to be able to develop and analyze urban concepts.

This work tries to analyze the urban landscape of the Gasometer-City where it has been settled and where its proprietary potential urban genesis and reproduction takes place.

Einleitung

Die Wiener Gasometer-City stand in der nahen Vergangenheit bereits mehrmals im Fokus planerischer oder soziologischer Untersuchungen. Dies bereits vor der eigentlichen Konversion der Gasbehälter zu Wohntürmen, bis hin zur Stadtentwicklung „Erdberger Mais“, sowie für die weitere Planungen im nahen und fernen Umfeld.

Die dominante Erscheinung der vier aneinander gereihten Gasbehälter-Türme markiert heute gleichsam wie zur Zeit ihrer Erbauung einen Stadtteil, dessen Vergangenheit und Gegenwart durch Industrie, Gewerbe und teilweise Landwirtschaft geprägt ist.

Ein ambitionierter Plan, diesem „industriellen“ Stadtteil des „Erdberger Mais“ ein „modernes, ziviles“ Gesicht zu verleihen – durch die Gasometer-Konversion scheinbar einem Trend von Industrie-Lofts folgend - hat einen städtischen Raum ergeben, der bereits zur Bau-Fertigstellung und auch aus heutiger Sicht den Anschein einer urbanen Insel erweckt.

Dabei muss zusätzlich hinterfragt werden, auf welche Weise es sich dabei strukturell um eine „Insel“ handelt und ob und wodurch jener Ort tatsächlich auch Urbanität besitzt.

Eine vordergründig marktwirtschaftlich orientierte Konservierung der Industrie-Architektur, abgesehen von Beschlüssen des Denkmalschutzes, scheint auf einige strukturelle Bedürfnisse der vor Ort lebenden Bevölkerung vergessen zu haben.

Stattdessen stehen vor Ort Gasbehälter die mit Wohnungen gefüllt wurden, wobei deren öffentliches Inneres und nahes Umfeld über eine räumliche oder strukturelle Ausstattung verfügt, die ein gewisses Maß an erhoffter Urbanität erfüllen sollte.

Interessierte, zukünftige BewohnerInnen, die sich bereits vor Abschluss der baulichen Umgestaltung für ein Wohnen im Turm - durch entsprechendes Stadtmarketing bestärkt - entschieden haben, wurden teilweise mit unerfüllten Erwartungen auf zukünftige, städtische und urbane Erfahrungen und Entwicklungen zurückgelassen.

Trotz Ausdehnung der kommunalen Planungsentwicklung, in zeitlicher wie räumlicher Hinsicht (z.B. Stadtentwicklungsplan Erdberger-Mais bis 2015), besteht Zweifel daran, ob die bereits dringend benötigten Bau- und Freiraumstrukturen für Gasometer-BewohnerInnen, sowie zukünftiger BewohnerInnen jemals bereitgestellt werden können, um eine postulierte Insel-Situation aufzuheben.

Ursachen für urbane Entwicklungen vor Ort, sollen aber nicht nur aus der Perspektive des markanten Orts der Gasometer-City verstanden werden, sondern auch unter Einbezug der benachbarten Stadtquartiere erkannt werden.

In der Betrachtung der aktuellen städtischen Situation der Gasometer-City, im Rahmen dieser Untersuchung, erscheint dieser Ort jener einst formulierten urbanen Prosperität im Sinne der Nachnutzung einer Industriebrache entzogen und letztlich als (urbane) „Insel“.

Die Analyse von Bau- und Freiraum-Qualitäten, die über den Weg eines Vergleichs der Gasometer-City mit Elementen urbaner Orte erfolgt, soll verdeutlichen, welche Chancen aber auch Risiken bei Nachnutzungs-Projekten dieser Art bestehen können.

Die Gasometer-City als Konversionsprojekt einer Industriebrache steht somit aus dem Blickwinkel der Landschaftsarchitektur im Mittelpunkt einer kritischen Auseinandersetzung, die in dieser Arbeit über eine Analyse der Begriffe „urbane Orte“ bzw. „urbane Insel“ erfolgen soll.

Zu Beginn dieser Arbeit möchte ich meinen Respekt gegenüber den BewohnerInnen der Gasometer-City aussprechen und hinweisen, dass es nicht Intention dieser Arbeit ist, das nahe und persönliche Lebensumfeld einem negativen Gesamturteil zu unterziehen. Vielmehr wird hier aufgezeigt, wo bereits urbane Aspekte und Prozesse festzustellen sind und an welchen Orten Chancen für eine diesbezügliche Weiterentwicklungen bestehen.

1. Untersuchungsgebiet

1.1 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet der Gasometer-City befindet sich süd-östlich des Wiener Stadtzentrums, im elften Wiener Gemeindebezirk Simmering.

Der räumliche Untersuchungsrahmen orientiert sich am Umfang eines Teilgebiets der früheren „Stadtentwicklungszone Neu Erdberg Simmering“, wobei im Gegensatz dazu der Verlauf der Autobahn A23 bereits die westliche Grenze des Untersuchungsgebiets bildet (vgl. Gasometer-Infoplattform, C, n.a.)

Somit befindet sich die Gasometer-City mit ihren Wohntürmen und Büros relativ zentral in einem Stadtteil, der grob skizziert südlich und östlich durch einen Bahndamm, im nördlichen Bereich durch die Autobahn A4 bzw. durch den Donau-Kanal und westlich durch die Autobahn A23 („Süd-Ost-Tangente“) begrenzt wird (vgl. Abbildung 1).

Die Wahl dieses Stadtausschnitts erscheint günstig, da dessen Grenzverlauf eine Abfolge von „linearen Orten“ darstellt, wie z.B. der Bahndamm oder der Verlauf der Autobahn-Trassen.

An diesen Grenz-Orten findet zum Teil ein relativ starker Wechsel unterschiedlicher Bau- und Freiraumstrukturen statt, der in den späteren Betrachtungen zur Frage nach einer „Insel-Urbanität“ - z.B. Vernetzungen mit anderen Stadtteilen - von Bedeutung sein kann.

Zugleich ist die Entstehung der Grenz-Strukturen eng mit der Bebauung und wirtschaftlichen Nutzung des Untersuchungsgebiets verbunden wie z.B. der Bahndamm („Schlachthof-Bahn“, Rohstoffversorgung für das Gaswerk), oder die A23-Autobahn-Zubringertraße.



Abbildung 1: Gasometer-City im Gewerbe- und Industriegebiet Wien-Simmering

Damit sollen alle weiteren Überlegungen, Argumentationen und Analysen in dieser Arbeit, einer städtischen Landschaft gewidmet sein, die bereits Bestandteil anderer Untersuchungen und

Planungen ist. Eine räumlich bezogene Vergleichbarkeit bisheriger Planungen und Überlegungen soll dadurch möglich sein.

Der gelb markierte Bereich in Abbildung 1 entspricht dem Areal für Detailuntersuchungen in dieser Arbeit. Sämtliche Übersichtskarten im Anhang korrespondieren mit diesem Ausschnitt.

Abschließend ist anzumerken, dass die aktuelle Planung zur Stadtentwicklung des „Erdberger Mais“ (Stand 2010) die Grenzen des ursprünglichen Entwicklungsgebiets im Gasometer-Umfeld noch weiter ausdehnt und Areale zukünftiger Entwicklungen benennt, wie z.B. „St.Marx“, „Aspanggründe/Eurogate“, „Neu-Erdberg“, etc. (vgl. Stadtentwicklung Wien, A, n.a.). Dies wird jedoch für diese Arbeit aufgrund der maßstäblichen Überschreitung des „Gasometer-City“-Bezugs als nicht unmittelbar relevant erachtet und fließt somit in die weitere Untersuchung nicht ein.

1.2 Die Gasometer-City

Die Gasometer-City steht im Mittelpunkt dieser Untersuchung. Daher sollte vor der Auseinandersetzung mit dem Arbeits-Thema der Insel-Urbanität auf die Bezeichnung „Gasometer-City“ kurz eingegangen werden.

Als zentraler Ort - im Umkreis von ca. 400m bis 700 m fast vollständig von Gewerbe, Industrie, teilweise Landwirtschaft, sowie von öffentlichen und nicht-öffentlichen Freiräumen umgeben - stellt die Gasometer-City mit ihren vier markanten Türmen, den ehemaligen Gasbehältern, einen Ort dar, der im Lichte des ursprünglichen Planungsgedankens vom „modernen Wohnen in traditioneller Architektur“ etc. kontinuierlich im Fokus kritischer Auseinandersetzung steht (vgl. Gasometer-Infoplattform, B, n.a., S.2).

1.3 Historischer Rückblick

Vor der Nutzung als Wohngebiet oder Gewerbeflächen etc., waren die Gasometer und ihr nahes Umfeld ab 1899 Ort der zentralen Gas-Versorgung für die Stadt Wien, als auch Gebiet mit landwirtschaftlichen Nutzflächen (vgl. Fassmann, Heinz; Hatz, Gerhard, 2009, S.202).

Die Situierung der industriellen Anlagen zur Gasproduktion war zum Zeitpunkt ihrer Errichtung außerhalb der Stadt („am Land“), sofern entsprechend der Auseinandersetzung mit der dualistischen Landschaftsauffassung noch eine Trennung zwischen „Stadt“ und „Land“ vorgenommen werden kann (vgl. Prominski, Martin, 2004, S.61).

Zu diesem Zeitpunkt war bereits die Trasse der sogenannten „Schlachthausbahn“ südlich der Gasometer vorhanden, die heute noch als markante Baustruktur raumbestimmend wirkt.

Der lineare Verlauf des Donaukanals stellte zur Zeit der Gasometer-Errichtung ebenso wie heute eine nördliche Abgrenzung dar.

Durch die Barrierewirkung dieser Grenz-Elemente scheint sich ein eigenständiger Stadtteil bereits vor einer weiteren Bebauung der verbliebenen Flächen innerhalb dieser Grenzverläufe abzuzeichnen.

Der Bau des Autobahnabschnitts „Südost-Tangente“ ca. 1970 erzeugt schließlich als Baukörper einen weiteren Grenzverlauf, der das zu untersuchende Areal westlich abschließt.

Im Zuge kontinuierlicher Stadterweiterung entwickelte sich damit das hier beschriebene städtische Teilstück schrittweise zu einem Ort industrieller und gewerblicher Produktion, sowie landwirtschaftlicher Nutzung (Gartenbau, Gemüseanbau).

1.4 Zwischennutzung der Gasometer

Nach der endgültigen Stilllegung des Gasometer-Betriebs um etwa 1980 wurden die Gasbehälter 1981 dem Denkmalschutz unterstellt und dienten in weiterer Folge verschiedenen Zwischennutzungen wie z.B. Gasometer D als Ausstellungsraum 1989 (vgl. Wiener Sozialdemokratie, n.a.).

Es erfolgte ab 1993 eine Zwischennutzung eines Gasometer-Turmes als Freiraum für „Raves“, deren Veranstaltungsbetrieb die Gasometer-Türme als „Image“ bzw. „Marke“ nutzen konnte (vgl. XXX Productions, n.a.).

Die Zwischennutzung der Gasometer-Gebäude für „Raves“ und eine rege Teilnahme bestimmter „Zielgruppen“ an diesen Veranstaltungen, führte in diesem Segment der Musikbranche offenbar zu einem Fortbestand des „Gasometer-Images“, trotz des aktuell (2010) angekündigten Ortswechsels in das „Industrieareal Stadlau“. Die Rave-Betreiber sprechen vom „Mythos Gasometer“, einer Anlehnung an die ursprüngliche Zwischennutzung der Gasometer-Türme vor deren Konversion zu Wohnungen etc. (vgl. Gasometer-Infoplattform, A, n.a.).

Die Intensität dieser Zwischennutzung und die daraus hervorgehenden „Markenqualität“ einer Veranstaltung für spezifische Interessensgruppen könnte unter anderem vermutlich der Grundstein für die spätere Marketing-Ausrichtung der Gasometer-City gewesen sein, wie z.B. dessen selektives Ansprechen bestimmter Altersklassen und soziale Gruppen über Attribute wie „Wohnstätte für aufgeschlossene, junge Singles“ (vgl. Schliksbier, Tina, 2003, S.4).

So ist im Verlauf des hier angedeuteten, anhaltenden Stadtplanungs-Diskurses zur Gasometer-City ein Namenswandel von „G-Town“ bis zur aktuellen Bezeichnung „Gasometer-City“ festzustellen, der als Teil einer Identitätsfindung für ein erfolgreiches Stadtmarketing angenommen werden kann. Der Aspekt der Schaffung eines „Images“ und Konstituierung von „Produkteigenschaften“ eines neuen Stadtteils mit seinem Ausgangspunkt „Gasometer-City“, soll im folgenden Kapitel näher betrachtet werden.

Dabei geht es nicht um Stil-Fragen im Bereich der architektonischen, baulichen Lösung, sondern vor allem um die postulierte „Stadt“ in Form der Markenbezeichnung „Gasometer-City“ oder ihre mittlerweile ad acta gelegte, trendige Bezeichnung „G-Town“.

2. Urbanität im Fokus des Stadtmarketings

Die Idee für eine Konversion der denkmalgeschützten Gasometer zu einem zentralen Ort eines gemischten, ausgewogenen und belebten Stadtteils mit wissensbasierter Produktion, Dienstleistung und Wohnen, war als städtebauliches Großprojekt „G-Town“ ökonomisch tragfähig zu planen. Für die dafür notwendige finanzielle Absicherung des Projekts, war die Etablierung eines Marketingprojekts der Stadt Wien notwendig, um auch darüber hinaus eine dynamische Entwicklung des gesamten Gebiets zu initiieren (vgl. Institut für Stadt und Regionalforschung, n.a., S.45–51).

Unternehmerisch handelnde Städte sind darauf ausgerichtet, im Wettbewerb mit anderen Städten, finanzstarkes Kapital anzuziehen. Die Sicherstellung der Wirtschaftskraft, aber auch die Verbesserung von Lebensqualität und Image, fordern die Stadtverwaltung zur Agitation im Sinne eines Unternehmens. So sind Städte dazu angehalten, z.B. neben Investitionen in Infrastruktur, auch das Handlungsfeld der Vermarktung und Marketing auf kommunaler Ebene zu betreiben, um eine Attraktivitätssteigerung der Stadt zu ermöglichen (vgl. ebenda, S.15f).

Jedoch allein z.B. die Überzeugungsarbeit, um private Investoren (ppp = public private partnership) zu gewinnen und zu binden, ist noch nicht ausreichend.

Vielmehr soll „Marketing“ als unternehmerisches Instrument die Planung, Koordination und Kontrolle aller, für die aktuellen und potentiellen Märkte notwendigen Aktivitäten erfassen (vgl. Meffert, Heribert 1986, S.31).

Die Kunden, z.B. zukünftige BewohnerInnen oder Büro-MieterInnen, sowie die konsequente Erfüllung deren Nutzungsansprüche, stehen im Mittelpunkt des unternehmerischen Handelns (vgl. Becker, Jochen, 2001, S.3).

Stadtmarketing schließt räumliche, als auch inhaltlich umfassende Marketing-Strategien ein.

Die Anwendung von Maßnahmen zur Aktivierung und Koordination eines endogenen Entwicklungspotentials ist erforderlich, um Städte für alle EinwohnerInnen und BesucherInnen, als auch für Unternehmen bzw. die Privatwirtschaft attraktiver zu machen. Es steht dabei aber nicht nur

die Verbesserung des Wirtschaftsklimas im Vordergrund, sondern auch die Verbesserung des jeweiligen Lebensumfeldes (vgl. Walther, Uwe-Jens; Jessen, Johann).

Im Zuge dieser Arbeit war aus Experten-Interviews zu entnehmen, dass zum Zeitpunkt der Werbemaßnahmen zur Gewinnung zukünftiger BewohnerInnen für die Gasometer-City, ein Marketing-Schwerpunkt auf die Lebensqualität vor Ort gelegt wurde. Dabei waren z.B. die Errichtung von Parkanlagen, „ein großer Teich“, oder die „Urbanität vor Ort“ wichtige, vorweggenommene „Produkt“-Eigenschaften der Gasometer-City (vgl. Institut für Stadt und Regionalforschung, S.45 bzw. Gasometer-Infoplattform, B, n.a., S.10).

Hier ist anzumerken, dass ein eventuelles Fehlen von Lebensqualität fördernden Komponenten oder Strukturen im Zusammenhang mit der Gasometer-City, im oben beschriebenen Sinn auf einen Mangel des Stadtmarketings hinweisen kann.

In so einem Fall wären beworbene „Produkt“-Eigenschaften nicht in die Realität umgesetzt worden. In den anschließenden Kapiteln soll über die „Verantwortung einer Marke“ näher eingegangen werden.

2.1 Die Marke „Gasometer-City“

In der Bezeichnung „Gasometer-City“ könnte in Bezug auf das vorhin beschriebene „Stadtmarketing“ über die Etablierung einer Marke die Motivation und die Hoffnung der Wiener Stadtplanung und Projektpartnerinnen vermutet werden, die ursprüngliche Finanzierung für die Konversion der Gasbehälter wirtschaftlich und vor allem profitabel veranlagt zu wissen.

Das bedeutet, dass der Begriff „Gasometer-City“ als Marke verstanden werden kann, als Vehikel zur Gewinnung und Bindung von Kunden – BewohnerInnen, KonsumentInnen, etc. –, die an diesem Ort temporär oder „sesshaft“ hohe Lebensqualität vorfinden können sollten.

Der Markenname und das Gebaute der „Gasometer-City“ stehen zudem nicht alleine für sich, sondern wie bereits oben erwähnt für eine Initialhandlung und Schlüsselargument eines neu zu entwickelnden Stadtteils, als Teilstück des „Erdberger Mais“ (vgl. Stadtentwicklung Wien, B, n.a.).

Eine abgewandelte Form des Markennamens „Gasometer-City“ findet sich z.B. in einem Werbefolder für ein Bürogebäude in der Guglgasse, die das Attribut bzw. die Marke „Gasometer“ verwendet (vgl. Office Campus Gasometer: Presseinfo, n.a.).

Die einprägsame äußere Form der Gasometer-Behälter ist auf vordergründige Weise zunächst ein Teilaspekt zur Entstehung einer Marke. Zusätzlich erfüllt der Name „Gasometer-City“ die Marketing-Bedingung „brand name“ und ergibt durch Zeichen, Symbole und Farben („brand mark“) z.B. durch die Ziegelfassade der Türme im Anklang an gründerzeitliche Industriearchitektur, Voraussetzungen für das Entstehen einer Marke (vgl. Fried, Christina; Pamminger, Thomas, 2004, S.95).

2.2. Verantwortung durch den Einsatz einer Marke

Im weiteren Schritt ist zu berücksichtigen, dass der Marken-Name allein für eine erfolgreiche Marketing-Maßnahme noch nicht ausreicht. Die Bedeutung des Namens, die damit verbundenen Assoziationen, Handlungen und Erwartungen sind dabei durch das handelnde Unternehmen, in diesem Fall durch die Stadtplanung oder Gebäude-Eigentümer, zu hinterfragen.

Durch das Unternehmen ist abzuklären, welche Versprechungen und Erwartungen mit dem Namen verknüpft werden und wie die Werteposition mit dem Namen übereinstimmt (vgl. Fried, Christina; Pamminger, Thomas, 2004, S.95).

So findet man den Begriff „City“ kombiniert mit der Bezeichnung „Gasometer“, die zusammen ein konzeptionelles Argument für die „Keimzelle“ eines neuen Stadtteils ergeben sollen. Dafür war und ist es schließlich notwendig, im Sinne des Marketing-Begriffs nicht nur Bedürfnisse zu wecken, sondern diese auch zu erfüllen (vgl. Zerres, Christopher; Zerres, Michael, 2006, S.2).

Eine ausreichende Anzahl zukünftiger BewohnerInnen galt es zu überzeugen, bzw. Bedürfnisse zu wecken und deren Erfüllung in Aussicht zu stellen, damit die neu geschaffene Infrastruktur über das

vordergründig beworbene „Städtische“ und „Urbane“ gepaart mit dem industriellen Image der Gasometer-Behälter, wirtschaftlich überlebensfähig sein kann.

Eine „Marke“ und das zugehörige Marketing erfordern zudem mehr, als nur die Befriedigung von bestimmten Bedürfnissen: Das zeitgemäße Marketingverständnis versteht Marketing als gesellschafts- und umweltbezogene Aufgabe, die eine soziale Verantwortung gegenüber verschiedensten Anspruchsgruppen der Gesellschaft zu erfüllen hat (vgl. ebenda, S.2).

Aus dieser Perspektive erscheint die Verantwortung der Marke „Gasometer-City“, die durch Marketing induziert wurde, ein interessanter Aspekt in der Untersuchung der aktuellen Planungsergebnisse dieses Ortes. Eine Gegenüberstellung des „Beworbenen“ und des „Gebauten“ bzw. „Möglichen“ soll dadurch Aufschlüsse über die Qualität der Marke „Gasometer-City“ geben können.

2.3 Konsequenz des Markenbegriffs „Gasometer-City“

Die folgende Überlegung ist ein Teil des Gesamt-Ergebnisses dieser Untersuchung und soll den Blick darauf schärfen, was geschehen kann, wenn die nötige Komplexität, die eine urbane Landschaft einfordert, durch deterministisch geplante Elemente wie Wohnungen, Shopping-Mall und Büros nicht erreicht wird. Es sollen dabei aber auch erwünschte Wirkungen bestehender, struktureller Faktoren sichtbar werden.

Das, was (Stadt-)Marketing im Prinzip einschließt und in Folge von den Planenden abverlangt, ist mehr, als das plakative Fokussieren auf einzelne Stadt-Elemente. Der Begriff „Landschaft“ verlangt in diesem Zusammenhang nach einer zeitgemäßen Landschaftsauffassung, einer übergeordneten Raumkategorie, die eine planerische Auseinandersetzung auf einer Metaebene erfordert: Die Konzentration auf einzelne Komponenten wie einem Einkaufszentrum, Entertainment-Center und Wohnungen bzw. auf eine „soziale Selektion“ im Hinblick auf junge Familien, Singles und Studenten etc. reichen dafür noch nicht aus (vgl. Prominski, Martin, 2004, S.70 ff).

Eine mögliche Konsequenz aus der gebauten Marke „Gasometer-City“, ist die Ausrichtung und Konzentration eines Marketing-Projekts auf eine monozentrische Nutzung und ausschließlich auf den Projektstandort (vgl. Institut für Stadt und Regionalforschung, n.a., S.50).

Obwohl über das „Gasometer-City“ Projektstandort-Marketing zunächst eine relativ eng gestreute gesellschaftliche Selektion angesprochen wird, sollte diese Ausrichtung dennoch dahingehend untersucht werden, ob die angesprochenen sozialen Gruppen über das räumliche, soziale und kulturelle Angebot vor Ort tatsächlich verfügen können (vgl. Gasometer-Infoplattform, C, n.a., S.6). Marketing für die Gasometer-City, das z.B. wie im oben erwähnten Folder schließlich doch auch „ältere Menschen“ als Zielpublikum anspricht, trägt die Verantwortung dafür, dass auch entsprechende Lebensräume und „Landschaften“ für Menschen dieser Altersgruppe vorhanden sind. Hier ist anzumerken, dass eine Studie zur Wohnzufriedenheit in der Gasometer-City im Vergleich zur Gesamtbevölkerung einen Anteil an Senioren feststellt, der an diesem Ort deutlich unterrepräsentiert ist (vgl. Schliksbier, Tina, 2003, S.8).

Ein Mangel an verfügbaren oder wandelbaren Strukturen, die den Alltag von z.B. älteren Menschen unterstützen sollten, aber eventuell nicht vorhanden sind – wie später beschrieben wird – schränkt den Marken-Begriff „Gasometer-City“ auf eine deterministische Auswahl an „Freiräumen“ bzw. eher Funktionen ein, wie z.B. „Shopping-Mall“, „Entertainment-Center“, „Wohnungen“, „Büros“, „U-Bahnanschluss“.

Trotz eines aktuell praktizierten Marketings, über das Ansprechen einer altersmäßig breit gestreuten Bevölkerungsgruppe, wird über die vermarkteten Eigenschaften des Projektstandorts eine „Feature“-Auswahl vorgenommen, die nachwievor eine gesellschaftliche Selektion über eine sehr konkrete Nutzungs-Determinierung vornimmt. Dadurch gleichen die Produkteigenschaften „Shopping-Mall“, „Entertainment-Center“, „Wohnungen“, „Büros“ und „U-Bahnanschluss“, sowie die „Gasometer-Architektur“ einer Beschreibung von singulären, städtischen Funktionen.

In Kapitel 3.3.1 wird diese städtische Ausstattung im Bereich „Funktionale Dimension“ genauer analysiert.

Der Marketing-Fokus beschränkt sich somit auf spezifische Funktionselemente, auf sein funktionelles „Inneres“. und auf das Image des Projektstandorts selbst.

Der dadurch bedingte Ausschluss einer beworbenen aber nicht-erfüllten landschaftlichen Komplexität reduziert dabei nicht nur die Marke „Gasometer-City“ auf eine überschaubare Auswahl an „Insel-Produkten“ („Features“). Zugleich würde die Marke scheitern, wenn beworbene Eigenschaften eines Orts nur eingeschränkt verfügbar gemacht werden kann.

Die Eigenschaften eines Wohnorts mit Einkaufszentrum und Unterhaltungszentrum werden punktuell erfüllt, darüber hinaus muss aber auch der Anlass gegeben sein, das implizierte „Urbane“, z.B. „das planerisch Ungewisse“ etc. zur Entfaltung kommen zu lassen, um der damit verbundenen sozialen Verantwortung gerecht zu werden.

Es kann also eine Diskrepanz bestehen, zwischen den Anforderungen bzw. Erwartungen, die eine Marke mit sich bringen sollte und der realen Situation, in diesem Fall in puncto Urbanität.

Schlussfolgerung: Stadtmarketing, das über die Etablierung der Marke „Gasometer-City“ eine definierte Selektion an Standort-Funktionen vornimmt, eine gesellschaftliche Selektion zu Grunde legt und gleichzeitig nur den Projektstandort selbst bewirbt, beschränkt sich nicht nur auf eine Auswahl städtischer Elemente, sondern verstärkt eventuelle Mängel nicht-erfüllbarer „City“-Eigenschaften.

Die Gegenüberstellung der Marke „Gasometer-City“, mit den aktuell vorgefundenen urbanen Strukturen der Gasometer-City, soll erkennbar machen, wie weit ein idealisierendes Bild im Vorfeld der Planung von der entstanden Urbanität vor Ort und im weiteren städtischen Kontext voneinander abweicht oder sich aber auch bestätigt.

Aus diesem Grund werden im folgenden Kapitel urbane, oder nicht-urbane Orte innerhalb der Gasometer-City auch im weiteren Zusammenhang mit der benachbarten Stadt untersucht.

3. „Insel-Urbanität“ - Urbane Orte der Gasometer-City

Die wertende Normierung, die durch den Begriff „Insel Urbanität“ vorweggenommen wird, soll anhand einer Untersuchung der Gasometer-City als besondere Eigenschaft „urbaner Orte“ aufgefasst werden können und dadurch eine analytische, begriffliche Bedeutung erlangen.

In dieser Arbeit wird über die Bezeichnung „Insel-Urbanität“ ein Landschaftstyp angenommen, der die Qualitäten der „Urbanität“ und des „Ortes“ miteinander verknüpft und zusätzlich im Maßstab des städtischen Quartiers eine punktuelle bzw. isolierte Ausprägung dieser Eigenschaften in Relation zu benachbarten Stadtteilen beschreibt.

Eine städtebauliche Analyse der Gasometer-City erfolgt dabei in Anlehnung an das vorgeschlagene Vier-Dimensionen-Konzept von Martina Baum (vgl. Baum, Martina, 2008, S.61ff).

Zunächst ist es notwendig die Begriffe

- „Urbanität“,
- „Ort“, sowie deren Zusammenführung
- „Urbaner Ort“,

in ihre Bestandteile aufzuschlüsseln und zu beschreiben.

3.1 Urbanität

Der Begriff der Urbanität, von den Anfängen überlieferter antiker Texte über das urbane Leben, bis zur breitgestreuten und teilweise beinahe inflationären Verwendung dieses Begriffs für Zwecke des Stadtmarketings, ist überaus weit gefasst. Daher scheint es hilfreich zu sein, die Vielfältigkeit dieses Begriffs, auf seine innewohnenden Qualitäten hin zunächst zu strukturieren.

Dabei lässt sich Urbanität eines städtischen Raums in vier Dimensionen bzw. Analyse-Ebenen aufspalten (vgl. Baum, Martina, 2008, S.61):

- räumliche Dimension
- funktionelle Dimension
- soziale Dimension
- atmosphärische Dimension

a) räumliche Dimension

Die räumliche Dimension entspricht dem gebauten Raum, der dabei verwendeten Materialien und die Lesbarkeit räumlicher Strukturen. Dabei bedeutet die Lesbarkeit z.B. einer Stadtregion, die Ausbildung von Wahrnehmungskonzepten verschiedener Art und Intensität. Die subjektive Deutung von Fragmenten wie z.B. von Gebäuden oder Gegenständen, stellt über deren Merkbarkeit gleichsam abstrakter Elemente, einen Anker und Speicher von Ereignissen, Bildern und Zeichen her. Über diese Elemente erfolgt die Verknüpfung zur Lesbarkeit einer Stadt (vgl. Sieverts, Thomas, 1997, S.121ff). Das Einbeziehen des „menschlichen Maßstabs“, dessen Körpergröße, Seh- und Hörweite, Reichweite zu Fuß etc. findet in der räumlichen Dimension seine Bedeutung. Durch ihn ergibt sich z.B. die Notwendigkeit einer Verknüpfung des Einzelteils mit dem Ganzen durch Elemente unterschiedlich gestufter Größenordnung (vgl. Frick, Dieter, 2008, S.68f).

Im Verhältnis zum großen, plakativ beworbenen Maßstab der Gasometer-Türme – „das Wiener Riesenrad könnte in einem Turm Platz finden“ – erscheint der Faktor menschlicher Proportionen nicht unwesentlich.

b) funktionelle Dimension

Die funktionelle Dimension entsteht durch die Raum- und Flächen-Nutzung, durch die geplante Funktion des Gebauten, als auch durch die Bespielung des gebauten Raumes. Hierbei sind auch die Anbindung, Zugänglichkeit und die Möglichkeit zur Aneignung im Sinne einer Nutzungsoffenheit zu berücksichtigen (vgl. Baum, Martina, 2008, S.62). Funktionalität, als Auffassung von Nutzbarkeit, verlangt nach Anordnungen guter wechselseitiger Verbindungen wie z.B. über ein Netz von Wegen oder Straßen. Die topologische als auch zeitliche Nähe von Orten untereinander, ermöglicht zudem Synergien, die über eine hohe Nutzungsmischung und bauliche Dichte die funktionale Effizienz erhöhen. Die besondere Zugänglichkeit und Lage von Orten, als Faktoren der funktionalen Dimension, werden in späteren Kapiteln noch unter dem Begriff „Zentralität“ angesprochen (vgl. Frick, Dieter, 2008, S.107).

c) soziale Dimension

Die soziale Dimension findet sich im Spannungsfeld zwischen der Individualität der Einzelnen und deren Integration in die Gesellschaft. Die Möglichkeit zur Privatheit und Anonymität als emanzipatorisches Element, steht für eine urbane Lebensweise, ebenso wie die Kommunikation, Zusammenkunft, kulturelle, ethnische und soziale Mischung.

Eine Balance zwischen Regeln und Kontrolle, im Gegensatz zu Selbstbestimmung, bedeuten Urbanität. Es werden Werte zur Orientierung der Einzelnen, für das Verhalten und den Umgang miteinander benötigt, die in der sozialen Dimension der Urbanität gefunden werden können (vgl. Baum, Martina, 2008, S.62). Darüber hinaus kann innerhalb der sozialen Dimension Urbanität durch ein Mehr an Vielfältigkeit innerhalb der Grenzen „noch erwartbarer Ereignisse“ gekennzeichnet sein, die den Raum der „internen Variationskontingenz“ bilden. Kontingenz bedeutet in diesem Zusammenhang einen sozialen Möglichkeitsraum mit Realisierungschancen verschiedener

Ereignisse, die abseits vom Zufall, eine Grenze menschlicher Handlungsoptionen bietet. Je heterogener z.B. die soziale Zusammensetzung an einem Ort vorzufinden ist und je mehr Raumstrukturen auffindbar sind, umso größer ist die Vielfalt an unvorhersehbaren sozialen Handlungen (vgl. Dirksmeier, Peter, 2009, S.77ff).

d) atmosphärische Dimension

Eigenschaften, die das Räumliche mit dem Sozialen verknüpfen und darüber hinausgehen, werden durch die atmosphärische Dimension erfassbar.

Es handelt sich um eine subjektive Wahrnehmung, wenn Identität und Atmosphäre erfahren werden, die ein bestimmter Ort aufweisen kann. Dazu zählen auch die Geschichte, das Gedächtnis eines Orts und dessen ablesbare Entwicklung. Hier steht Urbanität für Einmaligkeit und Originalität. Elemente atmosphärischer Dimension ermöglichen Identifikation und fördern emotionale Bindung (vgl. Baum, Martina, 2008, S.64).

Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang, dass nicht primär die professionell erzählte Stadt- oder Regionalgeschichte im Vordergrund steht, sondern vor allem der Prozess des kollektiven wie individuellen Erinnerns und Erzählens von „Klischees“, unbefragten Annahmen, Ikonen und Deutungsmustern, was als „kommunikatives Gedächtnis“ bezeichnet werden könnte (vgl. Hauser, Susanne; Kamleithner, Christa, 2006, S.192).

Schlussfolgerung:

Urbanität kann über unterschiedliche Dimensionen aufgefasst werden. Dabei ist von Bedeutung, dass nicht nur eine städtische Lebensweise, sondern das Zusammenspiel vielfacher Wertmaßstäbe eine Grundlage für Urbanität darstellt. Urbanität ist damit nicht explizit planbar oder erzeugbar. Es bedarf sozialer und kultureller Prozesse, die von Politik, Planung und Gesellschaft ermöglicht und gefördert werden können.

3.2 Der Ort

Nicht alle urbanisierten Räume sind urban. Zur Untersuchung, an welche räumlichen Strukturen Urbanität gebunden ist, erscheint der „Ort“ im Gegensatz zum sehr abstrakten Begriff des Raumes geeignet. Der Ort ist konkret gefasst. Er definiert eine lokalisierbare Stelle im Raum. An einem Ort können Räume entstehen. Menschen beziehen sich auf Orte und stellen damit einen Bezug zum Raum her. So besitzt der Ort die Bedeutung, dass sich über seine Einzigartigkeit, seine Unverwechselbarkeit und innewohnenden Erinnerungsqualität Räume lokalisieren.

Vor allem durch den Menschen selbst, durch räumliche Gestaltung oder Bespielung, entstehen der Charakter und die Identität eines Orts, in dem durch eine Bedeutungszuschreibung und Zuordnung eines Symbolgehalts dem Ort sein Wesen verliehen wird (vgl. Baum, Martina, 2008, S.65).

Orte bilden ein System an Bezugspunkten mit Erinnerungswerten. Neben dem „Raum der Ströme“, in Form von Netzwerken als Grundlage für eine räumliche Konfiguration, steht der „Raum der Orte“ für Ortsverbundenheit. Der Ort ist Ziel und Resultat der Plazierung, im Gegensatz zu sozialen Gütern oder Menschen, die im „Spacing“ selbst plaziertes Element sind (vgl. Löw, Martina, 2001, S.198).

Die etymologische Erkundung und Analyse verschiedener theoretischer Ansätze zum Ort kann zu einer Definition von vier Aspekten führen, die einen Ort kennzeichnen:

Es sind dies die

- räumliche Konfiguration
- soziale Dimension
- Geschichte
- Identität

a) räumliche Konfiguration

Durch die genaue Lokalisierbarkeit des Orts, über sein Verfügen über eine begrenzte Flächenausdehnung und Raumvolumen, wird der Ort ablesbar und identifizierbar und besitzt damit den Aspekt der räumlichen Konfiguration.

Im Gegensatz dazu, können Räume, die nicht identifizierbar sind, keine Ortsbindung der BenutzerInnen erzeugen.

Wichtig erscheint dabei, dass ein Ort maßstäblich sowohl ein Platz als auch ein ganzer Stadtteil sein kann (vgl. Baum, Martina, 2008, S.67).

b) soziale Dimension

Der Ort ist sozialer Raum. Die soziale Dimension wird dadurch zu einem wesentlichen Attribut. Das kommunikative Potential, die Interaktivität eines Orts, prägt Verhaltensweisen, als auch in umgekehrter Folge ein Ort durch soziale Handlungen geprägt wird (vgl. ebenda, S.67).

c) Geschichte

Die Geschichte eines Orts, dessen Erinnerungspotential über Erzählungen, Bilder und Monumente, können zum immateriellen Bestandteil eines Orts werden, in dem sie durch kollektive Erinnerung weitergegeben werden. Selbst wenn ein Ort physisch nicht mehr existiert, kann er im kollektiven Gedächtnis erhalten bleiben. Damit ist symbolische Werthaltung gegenüber einem bestimmten Ort möglich.

In Orten können sich zeitbedingte Wandlungen wie das Spannungsverhältnis zwischen Vergangenheit und Zukunft räumlich abbilden (vgl. Baum, Martina, 2008, S.68).

d) Identität

Die Identität, als vierter Aspekt des Ortes, bezeichnet seine Atmosphäre, seinen spezifischen Charakter, seine Ausstattung mit Zeichen und Symbolen. Die Identität des Ortes und dessen Atmosphäre werden zusätzlich durch die BenutzerInnen und ihrer Auseinandersetzung mit dem Ort erzeugt. Die Identifikation von Orten und die Beziehung zu ihnen sind Voraussetzung für Verantwortung über einen Raum. Die Einprägsamkeit und Erinnerbarkeit machen einen prägnanten Ort einzigartig und vor allem nicht reproduzierbar.

Im Gegensatz dazu wird ein Ort austauschbar, wenn seine ablesbare Geschichte, sein vertrauter Gebrauch und damit seine Identität verloren gegangen sind (vgl. ebenda, S.68).

Die Entstehung von Atmosphären ist aus der relationalen (AN)Ordnung an Orten herzuleiten. Die Atmosphäre ist die spürbare, unsichtbare Seite einer Figuration, die an materialen Sachverhalten festgeschrieben ist und Raum bildet. Sie macht den Raum als solchen wahrnehmbar und nicht nur die einzelnen Objekte. Eine Gleichzeitigkeit von wahrnehmendem Subjekt und wahrnehmbarem Objekt wird von Atmosphären vorausgesetzt (vgl. Löw, Martina, 2001, S.206).

Schlussfolgerung:

Orte sind somit „anthropologische“ Orte und Räume, die mit qualitativen, subjektiven und rationalen Eigenschaften ausgestattet sind. Über diese Eigenschaften können Menschen mit dem Raum in Beziehung treten, der damit als Teil ihrer Lebensumwelt wahrgenommen und identifiziert wird. Orte, die diese Eigenschaften nicht besitzen und über eine Reproduktion von Raumbildern und Atmosphäre hergestellt werden, verlieren ihre Unverwechselbarkeit wie z.B. in Shopping-Malls, Urban Entertainment-Center, Bahnhöfen, Flughäfen, etc.

An diesen Orten, die als Nicht-Orte bezeichnet werden können, herrscht Hausrecht. Die öffentliche Zugänglichkeit wird suggeriert und eine Aneignung ist nur im Rahmen des Geplanten möglich (vgl. Baum, Martina, 2008, S.69).

Eigenschaften und Qualitäten der Urbanität können gut mit jenen der Orte in Zusammenhang gebracht werden. Der Ort stellt hierbei den Bezug zwischen Urbanität und Raum her. Durch die gesellschaftliche und räumliche Ebene des Orts, entsprechend seiner sozialen Konstitution und räumlichen Ausprägung, wird Urbanität in entsprechenden Räumen auch baulich manifestiert.

3.3 Urbane Orte

Vor dem Diskurs zu einer „Insel-Urbanität“ gilt es schließlich die Elemente und Aspekte von „Urbanität“ und „Ort“ zusammenzuführen, um einen mehrdimensionalen Wertmaßstab der urbanen Lebensweise erfassbar zu machen.

Eine urbane Lebensweise wird über die Verbindung der gesellschaftlichen mit der räumlichen Ebene möglich und über eine bauliche Manifestation von Urbanität in Form von urbanen Orten klar lokalisierbar.

Die oben dargestellten vier Dimensionen der Urbanität können mit den Aspekten eines Orts vereint werden. Damit verfügt der urbane Ort über bestimmte Eigenschaften und Begabungen, die über eine Beschreibung von vier Merkmalen erfasst werden können: Räumliche Elemente, Funktionale Elemente, Soziale Elemente und Atmosphärische Elemente (vgl. Baum, Martina, 2008, S.70).

Um jene urbanen Orte der Gasometer-City identifizieren zu können, die in einer Gesamtschau eine begriffliche Präzisierung der „Insel Urbanität“ ermöglichen sollen, werden im Folgenden die Grundelemente urbaner Orte detaillierter beschrieben.

Diese Gliederung besitzt - wenn auch etwas vereinfachend - die Eigenschaft einer Referenz-Tabelle oder Check-Liste für urbane Orte.

Es empfiehlt sich generell hierzu gleichzeitig die Übersichtspläne im Anhang für ein besseres, örtliches Verständnis aufzuklappen. Es werden im Folgenden die Bezeichnungen „Ebene 0“ für das Höhenniveau der Straßenfreiräume, „Ebene 1“ für das Niveau der Bermen-Wege an den Gasometer-Sockeln, sowie „Ebene 2“ für das Höhenniveau der „Gasometer-Brücke“ (zum Entertainment-Center) verwendet.

Letztlich sei darauf hingewiesen, dass eine Beurteilung nach sehr konkret gefassten Elementen, für ein Abbild der wesentlich komplexeren Realität nur zum Teil genügen kann. Es sollten für städtebauliche Analysen bzw. Untersuchungen im Rahmen der Landschaftsarchitektur jedoch stets alle Dimensionen der „Urbanität“ und des „Orts“ in einer Gesamtschau betrachtet werden.

3.3.1 Räumliche Elemente:

Räumliche Elemente beschreiben die strukturellen Eigenschaften des gebauten Raums. Hierbei sind öffentliche und private Gebäude, sowie der nutzbare öffentliche Raum zu unterscheiden.

Obwohl die räumlichen Elemente vorwiegend durch Fachbereiche des Städtebaus und Architektur geplant werden, bedarf es letztlich der Annahme dieser baulichen Strukturen durch die BewohnerInnen bzw. BenutzerInnen (vgl. Baum, Martina, 2008, S.71).

a) Relation und Räumliche Übergänge

Dabei liegt der Schwerpunkt in der Zuwendung zu Übergängen und ihrer Artikulation.

Relationen können zwischen sozialen Aggregatzuständen wie öffentlich / privat, aber auch räumlich zwischen innen / außen, städtisch / ländlich, eng / weit, bebaut / offen usw. vermitteln.

Durch die Betonung der Übergänge bzw. durch die Artikulation und Definition einer Begrenzung wird ein Ort lesbar und identifizierbar. Darüber hinaus erschwert im Gegensatz dazu das Fehlen von räumlich nicht abgeschlossenen Orten die Ortbindung der NutzerInnen (vgl. ebenda, S.71).

GASOMETER-CITY (zum Vergleich siehe bitte die jeweilige Karte im Anhang)

öffentlich / privat (siehe Anhang KARTE C): Im Bereich der Gasometer-City, sowie im nahen Quartiersbereich können folgende Übergänge zwischen „öffentlich“ und „privat“ mit unterschiedlicher Form und Deutlichkeit vorgefunden werden.

- Gasometer-Wohnungen, Büros (in den Türmen): Eingänge auf Straßen- oder Bermen-Niveau bzw. innerhalb der Türme. Alle Eingänge sind nur mit guter Ortskenntnis erkennbar.
- Gasometer-Garagen: Stark akzentuierte Übergangsbereiche
- Shopping-Mall: Zusätzlich ist hier ein farblich markierter Übergang festzustellen.
- Schule, Büros: Akzentuierte Übergänge erfolgen teilweise über Vorplätze.

- Entertainment-Center: Übergangselement „Rampe“
- Hotel: Übergang durch vorgelagerten Platz bzw. Restaurant-Gastgarten
- Wohnhäuser im nahen Quartiersbereich: Übergang durch Vorgärten oder vorgelagerte Wirtschaftsplätze.
- Landwirtschaftliche Nutzflächen, Gewerbefläche, Industriegebiet: Abgrenzung durch hohe Zäune, Mauern, gegenüber Straßen mit und ohne Gehsteig. Übergänge sind teilweise durch sehr markante Akzentuierung erkennbar bzw. über „Sicherheitszonen“ z.B. im Bereich des Gaswerks.
- Sportverein: Es ist ein klar erkennbarer Zugangsbereich als Übergangszone zwischen „öffentlich“ und „privat“ erkennbar.
- „Ville Verdi“: Wohnwege, die über privates Abstandsgrün zu den eigentliche Hauseingängen führen vermitteln einen allmählichen Übergang von „öffentlich“ zu „privat“

Innen / Außen: Das markante Portal im Sockelbereich des Gasometer A stellt eine bedeutende räumliche Schnittstelle zwischen innen / außen dar. Durch die Verkettung von verschiedenen innenliegenden Ausstattungen wie Shopping-Mall, Entertainment-Center, Wohnungen etc., fällt diesem Übergang zwischen „innen“ und „außen“ große Bedeutung zu. Zudem erfolgt an dieser Stelle ein fast kontinuierlicher, räumlicher Übergang von der U-Bahn-Station in die Shopping-Mall (und vice versa). Der zusätzlich rot markierte Pfad und das darüber parallel verlaufende Glasdach schaffen eine räumliche Betonung dieses Übergangs.

städtisch / ländlich (siehe Anhang KARTE A): Es ist ein Übergang vom städtischen Bereich des Gasometer-Quartiers zu den ländlich anmutenden Freiraumstrukturen privater bzw. landwirtschaftlicher Nutzflächen südlich der Gasometer festzustellen. Dabei muss hingewiesen werden, dass diese privaten, „ländlichen“ Freiraumstrukturen zum Großteil aufgrund von Zäunen oder Gebäuden auf Straßen- oder Gehsteigniveau kaum eingesehen werden können und erst aus der „Ebene 1“ (Gasometer-Bermen), aus höheren Stockwerken der Gasometer-Türme und beim Spazieren entlang des Bahndamms zum Teil eingesehen werden können. Durch die geringe Bebauungsdichte bzw. geringe Geschoßanzahl, die auf diesen Flächen vorzufinden ist, erscheint dieses Areal offen und überblickbar. Es vermittelt den Eindruck eines Übergangs vom „Städtischen“ zum „Ländlichen“.

Die dabei auffindbaren „ländlichen“ Bereiche könnten unter einem hohen potentiellen Besiedelungsdruck stehen, da sie in Relation zu ihrer Umgebung mit einem geringen Bebauungsgrad inselartig im Industrie-, Gewerbe- und Wohnumfeld vorliegen.

eng / weit, bebaut / offen (siehe Anhang KARTE A): Beide Relationen sind im unmittelbaren Gasometer-Quartiersbereich vorzufinden. Die Guglgasse verfügt in Begleitung mit den hohen Gasometer-Türmen und den gegenüberstehenden Bürogebäuden die Eigenschaft „eng“, im Verhältnis zu den Bereichen am westlichen „Beginn“ oder am östlichen „Ende“ der Gasometer-Turmreihe.

Das Gasometer-Quartier weist eine relativ starke Bebauungsdichte auf, im Gegensatz zur „scheinbaren Weite“ der südlich gelegenen privaten Wohn-, Gewerbe- oder landwirtschaftlichen Nutz-Flächen. Dadurch ist eine größere Anzahl an weit / eng – Übergängen festzustellen.

Anmerkung: Wie vorhin angesprochen bedeutet hier die Wertung „scheinbare Weite“, dass das südlich gelegene Areal, das diese räumliche „Weite“ aufweist, aufgrund fast durchgängiger Umzäunung als privater Freiraum öffentlich nicht zugänglich und auf Straßenniveau nur teilweise einsehbar ist. Die festgestellte „Weite“ dieses Areal ist ab der Höhe der Bermenwege auf „Ebene 1“, oder aus den Gasometer-Wohnungen wahrnehmbar. Auf „Ebene 0“, auf Straßenniveau zwischen Gasometer und Bahndamm, erscheinen die verfügbaren (Straßen-)Freiräume eng.

b) Orientierung und Lesbarkeit

Die Bildhaftigkeit urbaner Orte ist für Einzelne erfassbar und lesbar und trägt so zur Wiedererkennung und Orientierbarkeit bei. Dazu zählen spezifische Zeichen und Symbole eines Orts, Merkzeichen und Bezugspunkte, die NutzerInnen mit diesem Ort assoziieren und sich real und gedanklich daran orientieren. Die Sammlung an Erfahrungen in Form gedanklicher Karten bzw. „mental maps“ oder kognitiver Karten hilft, die Umwelt subjektiv zu verbildlichen und schafft Überblick (vgl. Baum, Martina, 2008, S.72).

Allerdings muss an dieser Stelle betont werden, dass die ausschließlich visuelle Erfassung von Gestaltelementen in „mental maps“ - wie sie Kevin Lynch vorschlägt - einen Zusammenhang zwischen Orientierungsfähigkeit, Lebensqualität und Prägnanz der Gestalt nicht herstellen kann, wenn eine Bedeutungszuordnung und emotionale Besetzung der erfahrbaren Gestaltelemente fehlen (vgl. Löw, Martina, 2010, S.145).

Zusätzlich werden Orientierung und Lesbarkeit durch Sichtbezüge, strukturierte Elemente und artikulierte Übergänge unterstützt, wie sie z.B. durch Wege („path“), Grenzverläufen („edge“), Bereiche („district“), Knotenpunkte („node“), oder Merkzeichen („landmark“) sichtbar werden (vgl. Lynch, Kevin, 1960, S.8).

Nicht zuletzt leisten die soziokulturelle Bedeutung eines Orts, seine Atmosphäre und Identität einen wesentlichen Beitrag zur Orientierung und Lesbarkeit (vgl. Baum, Martina, 2008, S.71f).

Orte mit räumlicher Identität, weisen unterschiedliche Raumcharaktere und –qualitäten auf. Bereiche und Zonierungen unterschiedlicher Nutzungs-Intensitäten enthalten beispielsweise homogene, harmonische Strukturen, oder strukturelle Widersprüche und Brüche, die Lebendigkeit und Spannung erzeugen können (vgl. ebenda, S.72).

GASOMETER-CITY (siehe Anhang KARTE B):

Lesbarkeit, Orientierbarkeit gegeben:

- Die **Gasometer-Türme**, tragen durch ihre lineare Aneinanderreihung, parallel zur **Guglgasse**, gemeinsam mit den baulichen Anschlusspunkten **U-Bahn-Station** und „**Wohn-Schild**“ im quartiersübergreifenden Maßstab zu einer guten Orientierung bei.
- **Vorplatz Gasometer A:** Anhand der Lesbarkeit der **Vorplatz-Oberfläche** im Bereich der U-Bahnstation, lässt sich der Verweis auf einen Bezug zum Gasometer-Turm A herstellen: Farblich akzentuierte Kressegmente korrelieren mit dem Kreismittelpunkt des Gasometers A. Ebenso verweisen der **Baumbestand** und dessen zugeordnete **Sitzbänke** auf die Möglichkeit des Verweilens, Treffens, etc..
Den größten Beitrag zur Orientierbarkeit scheint die funktionelle Bedeutung des Platzes als Ort des „Raumwechsels“ zu sein. Durch die U-Bahn-Station, die Shopping-Mall und der Platzeigenschaft als Verteilerpunkt („node“) im Straßennetzwerk, gewinnt dieser Ort wichtige kognitive Eigenschaften.
- Die privaten **KFZ-Parkplätze**, zwischen den Gasometer-Türmen und der Wohnanlage „Ville Verdi“, sind durch die breiten Zufahrten und durch die bauliche Zonierung als Parkplatzflächen deutlich erkennbar. Der teilweise private Charakter dieser halböffentlichen Fläche wird durch die Schranken-Anlagen hervorgehoben. Dadurch kann die Symbolik einer selektiven bzw. eingeschränkten Zugänglichkeit ablesbar werden. Die Nutzungsmischung dieser Parkplatz-Zone mit diversen **Lieferanten-Eingängen** im jeweiligen Sockelbereich, scheint die eindeutige Nutzung als KFZ-Parkraum etwas aufzuheben. Dies erfolgt vor allem unter der Bedingung, dass dieser Bereich eine weitere Nutzungsmischung aufgrund einer fußläufigen Erschließbarkeit der Wohnanlage „Ville Verdi“ erfährt: Die KFZ-Parkflächen müssen dabei überquert werden. Dies kann die Qualität der Orientierbarkeit an diesem Ort etwas einschränken.
- Durch zusätzliche **Beschilderung** sind sämtliche **Garagen-** und **Lieferanten-Zufahrten** am jeweiligen Sockelbereich entlang der Guglgasse deutlich wahrnehmbar.

Lesbarkeit, Orientierbarkeit nicht gegeben:

- Subjektiv irritierend in Bezug auf Orientierung und Lesbarkeit scheinen die **großen, alten Tore** an der jeweiligen Zylinder-Basis auf Höhe der Bermen-Wege („Ebene 1“) zu sein, denn sie sind in Realität keine funktionierenden Tore mehr. Allerdings markieren sie jene Orte an den Bermen, die als „dysfunktionale Orte“ unter schwacher sozialer Kontrolle zum Treffen, Verweilen etc. genutzt werden. Die Lesbarkeit dieser Ortsqualität bedarf jedoch detaillierter Ortskenntnisse. „Dysfunktionalität“ bedeutet hier im Gegensatz zur Funktionalität eine Nutzungsoffenheit von Gegenständen, Bauelementen, Plätzen etc.. Deren Bespielung, in einer erweiterten Form als der ursprünglich zugedachten Nutzungsweise, eröffnet auf diese Weise neue Freiraumqualitäten (vgl. Heinemann, Georg; Pommerening, Karla, 1994, S.4).
- Nach eigenen Erfahrungen und Spontaninterviews von BesucherInnen der Gasometer-City scheint ein Mangel an Lesbarkeit oder Orientierbarkeit für das Erkennen von **Wohnungszugängen** zu bestehen. Wie bereits oben angesprochen fehlt eine deutliche Akzentuierung dieser Übergangszonen zwischen „öffentlich“ und „privat“.
- Ebenso undeutlich hinsichtlich Lesbarkeit oder Orientierung erscheint die **Zugangsrampe** zum Entertainment-Center, deren funktionelles, äußeres Erscheinungsbild im Verhältnis zum funktionellen Inneren des Gebäudes, sowie in Relation zum Gebäudevolumen eine eher untergeordnete funktionelle Eigenschaft vermuten lässt. Die subjektive Assoziierung mit der Funktion eines Fluchtwegs, der eher das „Hinten“ eines Gebäudes zu repräsentieren vermag, trifft hier auf das zentrale „Vorne“ der Guglgasse. Die Unterscheidung des „Hinten“ vom „Vorne“ eines Gebäudes beruht auf der Ansicht, dass das „Vorne“ dem Ort der „Selbstdarstellung“, „Ort von Gelegenheiten“ oder „Anlässen“ entspricht, wo unter geschützten, Sicherheit vermittelnden Bedingungen Kontakt nach „Außen“ möglich ist. Das „Hinten“ repräsentiert Orte privaten Charakters bzw. Orte die nur beschränkt öffentlichen Zugangscharakter besitzen (vgl. Steinhäuser, Urta, 1993, S.53).
- Die Situierung sämtlicher **Lieferanteneingänge und Garagenzufahrten**, sowohl entlang der zentralen Guglgasse, als auch südlich der Gasometer-Türme, kann als Nutzungsanspruch gedeutet werden, der eher dem „funktionellen Hinten“ eines Gebäudes zuzuordnen ist. Hier kollidiert das „Vorne“ der zentralen Guglgasse - mit seinen Büroeingängen, Wohnungszugängen bzw. Konzerthallen-Portal, etc. - mit dem „funktionalen Hinten“. Zu beobachten war, dass an diesen Orten bzw. Flächen kaum weitere Nutzung stattfindet, außer jener geplanten bzw. vorgesehenen Nutzungen einer Garagen- oder Lieferantenzufahrt. Eine nicht eindeutige Lesbarkeit der Zonierung kann dafür die Ursache sein, oder aber auch der konkret „codierte“ Ausschluss einer alternativen Nutzung. Zudem erfolgt eine funktionelle Überschneidung der Zufahrten mit den Gehsteigsflächen.
- Hinweise auf Anbindungen an **Radwege** im fernen Quartiersbereich sind nur über kleine Schilder erkennbar. Die beworbene räumliche Anbindung an das Prater-Areal ist ohne weitere Ortskenntnisse nicht erkennbar. Hier ist jedoch anzumerken, dass auf Grund der großen räumlichen bzw. logistischen Distanz des Prater-Geländes die Notwendigkeit einer intuitiv lesbaren Verbindung zwischen Prater-Gelände und Gasometer-City in Frage zu stellen ist.
- Der **Zugang bzw. das Portal der Veranstaltungshalle** in Gasometer B scheint nur durch eine Beschilderung eindeutig erkennbar zu sein und setzt Vorkenntnisse über die Hallenbezeichnung „Bankaustria-Halle“ und deren Erschließbarkeit voraus. Nach dem Erscheinungsbild dieser Halleneingänge könnte es sich dabei ebenso um Wohnungszugänge handeln, die sich in der unmittelbaren Nachbarschaft befinden und von ihnen baulich bzw. gestalterisch kaum unterscheidbar sind.
- Der **„Warteplatz“** neben der Entertainment-Center-Rampe bzw. vis-à-vis des Konzerthallen-Eingangs ist zwar über seine funktionelle Ausstattung mit Betonplatten-Bänken und seine flächenmäßige Aufweitung per se identifizierbar, die Zuordnung an seine räumliche Nachbarschaft ist jedoch in Anlehnung an die oben genannten Anmerkungen zur „Nicht-Lesbarkeit“ der Rampenfunktion bzw. „Unsichtbarkeit“ des Konzerthallen-Portals nicht eindeutig.

Die Trennwirkung der Guglgasse - zwischen Warteplatz und Konzerthalle - scheint z.B. durch ein Fehlen eines Fußgängerübergangs zusätzlich eine räumliche Entkoppelung dieses Platzes zu verstärken.

Diesem Warteplatz kommt als zentraler Ort und Angelpunkt der Gasometer-City hinsichtlich seiner Lage große Bedeutung zu, weshalb eine kritische Auseinandersetzung mit der aktuellen Situation in puncto Orientierung und Lesbarkeit und das Erkennen des urbanen Potentials dieses Ortes im weiteren Planungsfokus stehen sollten.

- Die Zugänglichkeit zur Wohnanlage „**Ville Verdi**“, südlich der Gasometer-Türme, ist vom Standpunkt der U-Bahnstation aus nicht unmittelbar erkennbar. Erst der Versuch, entlang des „Hintens“ südlich der Gasometer-Türme auf die Wohnanlage zuzugehen, führt über teils private Parkplatzflächen und Lieferantenzufahrten, bzw. über temporäre Müllplätze und Lagerflächen zum Parzellen-Zugang der Wohnanlage. Die Nutzung erfolgt von Ortskundigen bzw. „Suchenden“ die sich zunächst im quartiersübergreifenden Maßstab an den markanten Wohnblöcken der „Ville Verdi“ orientieren.

c) Der öffentliche Raum

Grundelemente der morphologischen Gestalt eines Ortes können Gebäude sein, aber vor allem auch der öffentliche Raum in Form von Wegen, Straßen, Plätzen und Parks. Der öffentliche Raum wird als bedeutendes Element der europäischen Gesellschaft und Stadt aufgefasst, der für jeden jederzeit zugänglich ist. Er kann mit Mitteln der Szenographie ausgestattet sein und dadurch unterschiedliche Materialien, Texturen, Beleuchtung etc. enthalten. Die allgemeine Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualitäten außerhalb des Konsums sind für öffentliche Räume gleichsam wichtig, wie eine nutzungsoffene Gestaltung, die Raum für Aneignung und temporäre Nutzung zulässt.

Der öffentliche Raum als „Bühne“, der durch die Anwesenheit von Menschen als Ort auf sozialer und kultureller Ebene geprägt wird, trägt in Folge zur Identifikation bei.

Er wird als Teil des Lebens wahrgenommen, als Gegenstück zu öffentlichen Räumen, die die Macht von Autoritäten - von der Stadtadministration bis zum multinationalen Konzern - repräsentieren, die den individuellen Anspruch der Einzelnen und deren Raum-Nutzung nicht immer zulassen.

Dadurch wird auch die politische Dimension des öffentlichen Raums sichtbar, als Ort für Meinungsäußerung, Ort für Demonstrationen und Ort der Informationsvermittlung.

Plätze und Straßen – sofern sie nicht unter der „Alleinherrschaft“ des motorisierten Individualverkehrs stehen – stellen Orte der Aktivität und Identifikation dar.

Kommunikation, Handeln und Präsentation auf Plätzen oder entlang von Straßen, setzen eine sichere Benutzung und ein verbindliches Verhalten der Einzelnen voraus, das durch Regeln und Werte im Umgang miteinander konstituiert werden kann und staatliche Kontrollen oder suggerierte Sicherheit z.B. durch Videokameras ersetzen kann (vgl. Baum, Martina, 2008, S.74).

GASOMETER-CITY (siehe Anhang KARTE C und tw. KARTE D):

- **Vorplatz U-Bahn-Station:** An erster Stelle ist der Vorplatz an der U-Bahnstation und Gasometer A als öffentlicher Raum mit Zugänglichkeits- und Aufenthaltsqualität zu nennen. Der Platz ist mit Bänken unter Schattenbäumen ausgestattet (lichter Schatten von *Gleditsia triacanthos* „inermis“). Dieser Platz ist ein wichtiger öffentlicher Freiraum im Quartier der Gasometer-City, der im Gegensatz zu den Räumen der Shopping-Mall Aufenthaltsqualitäten außerhalb des Konsums besitzt. Als zentraler Knotenpunkt für U-Bahn- und Shopping-Mall NutzerInnen besteht eine relativ dichte Nutzungsmischung aus Verweilenden und PassantInnen. Eine weitere, ungeplante, öffentliche Nutzbarkeit im Sinne „funktionsdiffuser Räume“ scheint aufgrund einer beobachteten Nutzungsdichte zumindest zu Geschäftsöffnungszeiten nicht gegeben zu sein. Etwas anders verhält es sich am südlichen Teil des Vorplatzes, der eine geringere Nutzungsintensität aufweist. Diese Platzhälfte besitzt räumliche Strukturen in Form von Sitzbänken und Bäumen, sowie über zweidimensionale Pflasterkontraste und einem technischen Denkmal eines ehemaligen Gasventils. Gemäß Beobachtungen wird diese Platzhälfte z.B. von jenen Personen genutzt, die auf eine Vorstellung des „Palais Novak“ vor dem temporären Veranstaltungszelt warten, bzw. diesen Platz als „Transitraum“ zwischen U-

Bahn-Station und „Ville Verdi“ nutzen. Alternative Nutzungen z.B. durch Skater etc. konnten nicht festgestellt werden.

- **Öffentliche Straßenfreiräume** im Gasometer-Quartier sind für den MIV (motorisierter Individualverkehr), ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) und Radfahrer bzw. Fußgänger nutzbar. Die **Gehsteige** der Guglgasse dienen einerseits als Transiträume zwischen Nutzungsschwerpunkten wie Bürogebäuden, Hotel, Kindergarten und Entertainment-Center, Wohnungen etc., andererseits als Warteraum und Treffpunkt für KonzertbesucherInnen. Vereinzelt sind SpaziergängerInnen entlang der Guglgasse wahrzunehmen, dies allerdings in sehr geringer Zahl. Hier zeigt sich eine geringe und vor allem temporäre Raumqualität des Gehsteigs im Sinne einer „Bühne“, eher als Transitraum, um z.B. vom Büro möglichst schnell zur U-Bahn-Station zu gelangen. Verstärkend zu dieser Transit-Charakteristik kommt hinzu, dass sämtliche Gebäude, die den Gehsteig der Guglgasse begleiten, bis auf Garagen- und Lieferantenzufahrten wenige bis gar keine Schnittstellen zu Räumen menschlicher Interaktion auf Straßenniveau aufweisen. Die hier angesprochenen fehlenden Schnittstellen wären auch als „Augen auf die Straße“ zu verstehen, die Sichtverbindungen zwischen Menschen in Gebäuden zu jenen außerhalb z.B. auf Gehsteigen Befindlichen ermöglichen und soziale Sicherheit bieten können (vgl. Jacobs, Jane, 1961; S.35). Von diesem Mangel sind zum Teil das Bürogebäude „Adler&Ameise“ mit ebenerdigem Restaurant und das Bürogebäude „Office Campus Gasometer“ jeweils am „Beginn“ bzw. am „Ende“ des Gasometer-Quartiers ausgeschlossen. Beide verfügen zusätzlich über einen Vorplatz als Übergangsbereich zwischen öffentlichen und privaten Freiräumen. Zwischen diesen Orten „Beginn“ und „Ende“ der Guglgasse findet man auf Gehsteig-Niveau durchgängig nur folgende Schnittstellen:
Garagen- und Lieferanteneinfahrten, Eingangstreppe zur Konzerthalle, „Wohnschild“-Eingang, „unsichtbare“ Portale der Gasometer-Wohnungen, Entertainment-Center-Rampe neben dem Warterplatz, Nebeneingang in das Bürogebäude „Adler&Ameise“, Sockel-Rampen der Gasometer-Türme, sowie Treppen der Sockelböschungen mit durchschnittlich 58% Steigung (entspricht ca. 30° Böschungswinkel).
- Der **Warterplatz an der Entertainment-Center-Rampe** stellt einen öffentlichen Freiraum dar, der wie oben beschrieben für Wartende der Konzerthalle und des Entertainment-Centers als einziger Ort in diesem Bereich mittels fünf Betonplatten Sitzmöglichkeiten z.B. für eine relativ geringe Zahl an BesucherInnen eines Konzerts anbietet. Dieser öffentliche Freiraum ermöglicht eine Nutzung außerhalb des Konsums und unterliegt einer scheinbar hohen sozialen Kontrolle über zahlreiche Sichtverbindungen zum „Wohnschild“. Allerdings ist hinzuzufügen, dass die Gebäudehöhe des „Wohnschilds“ bzw. die Höhe seiner Wohnetagen eine direkte Sichtverbindung zum Warterplatz im Sinne „Augen auf die Straße“ kaum ermöglicht. Der Warteraum wird über eine Kamera überwacht.
- Der **Warterplatz vor der Schule** ist als öffentlicher Raum entsprechend nutzbar und identifizierbar der Schule zugeordnet. Er befindet sich etwas dezentral in der Gasometer-City. Sein weiteres Gegenüber ist ein Fassadenabschnitt des „Office Campus Gasometer“. Die öffentliche Eigenschaft dieses Platzes vermag in erster Linie eine Identifikation mit dem Schulgebäude bzw. mit seinem Inneren Geschehen herzustellen.
- Der **Spielplatz** am südlichen Ende der Gasometer-Zeile ist als öffentlicher Raum mit „transparenter“ Umzäunung versehen. Gemäß beobachtbarer Nutzung, knüpft dieser öffentliche Freiraum zeitlich an den temporär nutzbaren privaten Freiraum des Kindergartens an. So können hier Kinder auch außerhalb der Öffnungszeiten des Kindergartens z.B. im Beisein ihrer Mütter oder Väter spielen. Die Voraussetzungen für „soziale Kontrolle“ durch BewohnerInnen der Gasometer-Türme scheinen hier beinahe ausgeschlossen zu sein: Aufgrund der Höhe und Bauweise der Gasometer-Wohnungsbauten des Gasometers D ist eine relativ große, räumliche Distanz zwischen den Wohnungen und dem Spielplatz festzustellen. Zusätzlich bleiben Wohnungen hinter der Tiefe der Gasometer-Fassade etwas zurückgesetzt und „verborgen“ oder besitzen generell keinen Sichtkontakt auf das Höhenniveau dieses Spielplatzes auf „Ebene 0“. Die Funktion der sozialen Kontrolle kann in

diesem Fall zum Teil und temporär über das Bürogebäude des „Office Campus Gasometer“ erfolgen.

- Ein öffentlicher **Straßenfreiraum**, vorwiegend **ohne Gehsteig**, führt in den fernen Quartiersbereich südlich der Gasometer in Richtung Bahndamm. Dieser öffentliche Freiraum dient als stark frequentierter Transitraum für vorwiegend MIV. Er stellt eine Abkürzung dar, für eine Verkehrsverbindung z.B. von der Simmeringer Hauptstraße, oder aus dem östlich gelegenen Industriegebiet kommend, in Richtung Südost-Tangente A23. Ebenso dient er auch als Transitraum für SpaziergängerInnen, die am Bahndamm für ihre Hunde Auslauf finden können. Dieser Straßenfreiraum, südlich der Gasometer, verfügt nur zu einem kleinen Anteil über Gehsteige, wodurch über einen Nutzungskonflikt zwischen ungleichstarken Verkehrsteilnehmern ein Gefahrenpotenzial für Fußgänger entsteht.
- Der **Bahndamm** wird von den BewohnerInnen beidseitiger Stadt-Quartiere genutzt. Wie oben erwähnt, erfolgt die Nutzung an vorderster Stelle als Hundeauslauf-Zone. Damit trägt dieser Ort aber zugleich die Chance der Begegnung in sich, als Ort des Austauschs und des Konflikts, etc.. Wie in Spontaninterviews vor Ort festgestellt, erfolgt im Freiraum des Bahndamms eine soziale Mischung benachbarter Stadtquartiere. Die NutzerInnen verlassen diesen Ort zum Großteil jeweils wieder in jenes Stadt-Quartier, aus dem sie gekommen sind.
Der Bahndamm kann dadurch als „kleinster gemeinsamer, sozialen Nenner“, im Sinne eines städtischen, sozialen Überschneidungsbereichs, des Gasometer-Quartiers und des südlich gelegenen Quartiers „Alt-Simmering“ definiert werden.
Der Bahndamm ermöglicht zudem durch ein größeres Höhenniveau seines Schienenbettes und Spazierweges einen guten Sichtkontakt zu den fernen Gasometer-Türmen.
- Der **Vorplatz** des Bürogebäudes „**Campus Office Gasometer**“ ist zwar als öffentlicher Raum feststellbar - „Kirschgarten“ (vgl. Office Campus Gasometer, n.a., S.5) - , ist jedoch als öffentlicher Raum zu bewerten, der die Macht von Autoritäten repräsentiert, z.B. von der Stadtadministration bis zum multinationalen Konzern (vgl. Dumreicher, Heidi; Kolb, Bettina, 2003, S. 208f). Der individuelle Anspruch der Einzelnen und deren Raum-Nutzung scheinen hier nicht immer zugelassen zu sein. Gemäß Beobachtung findet eine alternative Raumnutzung, außer jener eines Repräsentations- und Transitraumes auch nicht statt. Hier wird offenbar die symbolische Dimension dieses öffentlichen Raums wirksam, in der Weise, dass eine (An)Ordnung von sozialen Gütern und Menschen an diesem Ort eine Konstitution eines Raums bewirkt, der wiederum selbst im alltäglichen Handeln (An)Ordnungen institutionalisiert und räumliche Strukturen schafft (vgl. Löw, Martina, 2001, S.204f). Dieser Vorplatz erweckt die Atmosphäre eines Raums, der den Beschäftigten des Office Campus Gasometer vorbehalten zu sein scheint, obwohl er öffentlich zugänglich ist.
- Die **Bermen-Wege** sind ebenso öffentlicher Freiraum. Deren Nutzbarkeit und Parameter wie Erschließung, Lesbarkeit, soziale Kontrolle, räumliche Übergänge etc. wurden teilweise bereits erwähnt und werden im nächsten Punkt d) näher beleuchtet.

d) Gebäude und Architektur

Die Gebäude prägen mit ihrer Architektur einerseits das räumliche Bild und repräsentieren andererseits gesellschaftliche Verhältnisse. Besonders aus der historischen Abfolge von Gebäuden verschiedener Epochen, können aufgrund von baulichen Gegensätzen zwischen Historischem und Zeitgenössischem bauliche Vielfältigkeit und Entwicklung abgelesen werden. Der Bestand älterer Gebäude kann abseits von Historisierung z.B. als Wertschätzung vorangegangener Bausubstanz interpretiert werden können, oder Ausdruck ökonomischer Notwendigkeit für einen Erhalt älterer Gebäude sein.

Der Bestand an Gebäuden mit einer bestimmten Nutzungsoffenheit, erzeugt eine Qualität urbaner Orte, die Aneignung, nutzerInnenspezifische Einteilung und Gestaltung ermöglicht. Dazu bedarf es Gebäude, die Tag und Nacht belebt sind und dadurch Sicherheit nach außen vermitteln.

Artikulierte Übergänge zwischen Innen und Außen, privat und öffentlich - wie bereits oben angesprochen – können durch Gebäude baulich ausgebildet sein. Die Fassade von Gebäuden bzw. deren Elemente wie z.B. Fenster, Portale, vorgehängte Fassenteile, etc. erzeugen Übergänge zwischen „außen“ und „innen“, oder zwischen „privat“ und „öffentlich“.

Dabei ist für die Qualität eines urbanen Ortes die Kommunikation zwischen Gebäude und öffentlichem Raum sehr wesentlich (vgl. Baum, Martina, 2008, S.73).

GASOMETER-CITY:

Gebäude unterschiedlicher Bauepochen:

- Die zum Großteil erhaltenen **Außenhüllen der Gasometer-Türme** aus der Bauzeit um 1900, stellen durch ihr Erscheinungsbild einen historischen Bezug zu ihrer ehemaligen Nutzung als Gasspeicher her.
Obwohl das Innere dieser Türme mit neu gebauten Mehrgeschosswohnungen in der Bauweise und Lebensqualität analog punktförmiger Geschossbauten ausgestattet ist, stellt die äußere Form der Türme samt Dach-Rekonstruktion den historisierenden Ansatz in der Planung dar. Der öffentlich verpflichtende Denkmalschutz für diese bauliche Konstruktion steht dabei als Argument für eine Historisierung (vgl. Gasometer-Infoplattform, B, n.a.).
- Alte Wirtschafts-Gebäude aus der Zeit des Gasometer-Betriebs, südlich der Türme.
- Als bauliche Gegensätze zu den Gasbehälter-Türmen, sind im nahen Umfeld Neubauten situiert.

Es sind dies

- das **Entertainment-Center**: Bj.2001 (vgl. Architekturzentrum Wien , n.a.),
- das **Bürogebäude** „Office Campus Gasometer“: Bj.2004 bzw. 2007 erweitert (vgl. Office Campus Gasometer, n.a.),
- ein weiteres **Bürogebäude** „Adler&Ameise“ gegenüber Gasometer A: Bj.2001 (vgl. Allplan, n.a.),
- sowie das **Hotel** „Roomz“: Bj.2007 (vgl., Nextroom-Architekturdatenbank, n.a.),
- eine **Schule** mit Hausgemeinschaften
- und eine **Wohnanlage** „Ville Verdi“: Bj.2009 (vgl. WienLiving, n.a.).
- Vereinsgebäude des Sportvereins „Wienenergie“
- Die **U-Bahn-Station**, „**Wohnschild**“ und **Kindergarten-Gebäude** wurden im Zuge des Gasometer-Umbaues errichtet: Bj.ca. 2000.

Kommunikation Gebäude / öffentlicher Raum:

- **Gasometer-Türme samt Sockel**
Ausgangs-Ebene für die folgende Untersuchung ist „Ebene 0“, die dem Straßen- bzw. Gehsteigniveau der Guglgasse und südlichen Parkplatzflächen entspricht. Auf dieser Ebene ist zunächst das **Eingangsportale zur Shopping-Mall** in Gasometer A gegenüber der U-Bahnstation vorzufinden. An dieser Stelle findet eine deutlich lesbare Kommunikation zwischen Gebäude und öffentlichem Raum des **Vorplatzes** statt. Zusätzlich unterstreicht die konzentrisch angeordnete, zweidimensionale Kreissegment-Struktur der Vorplatz-Pflasterung ihre räumliche Zugehörigkeit zum Gebäude Gasometer A. Hinzuzufügen ist, dass das große Eingangsportale in die Shopping-Mall des Gasometer A nur zu Geschäftsöffnungszeiten seine Funktion als Übergangsbereich erfüllt und an dieser Stelle damit nur eine temporäre Kommunikation zwischen Gebäude und öffentlichem Freiraum stattfindet.
- Auf „Ebene 0“ sind in weiterer Folge je Gasometer-Turm **Garagen- und Lieferantenzufahrten** jene punktuellen Schnittstellen, an denen die Gasometer-Gebäude mit dem öffentlichen Raum - dem Gehsteig- und Straßenfreiraum – kommunizieren. Die **Schnittstellen** in Form sämtlicher **Eingangstore** zu den Gasometer-Türmen, zur Konzerthalle und in den „Wohnschild“, kommunizieren im Grunde ebenso mit „Ebene 0“. Allerdings, wie bereits im Punkt „Lesbarkeit / Orientierung“ angesprochen, sind diese

Schnittstellen in ihrer Ausprägung wenig hervorgehoben und setzen für ihre Benutzung Ortskenntnis voraus.

Unter der Bedingung, dass artikulierte Übergänge als Attribute der räumlichen Dimension von Urbanität gilt, werden daher in dieser Arbeit diese Portal-Schnittstellen aus einer Gesamtbewertung hinsichtlich Urbanität herausgenommen bzw. kritisch hinterfragt.

- Die **Rampen** im radialen Verlauf entlang der Gasometer-Sockel A, B und D, sowie die **Treppen** über sämtliche Sockelböschungen können zunächst als Transit-Wege zwischen „Ebene 0“ und „Ebene 1“ angenommen werden (vgl. KARTE D im Anhang).
Oben, auf „Ebene 1“ angekommen, kann erneut die Kommunikation zwischen Gebäuden und öffentlichem Raum analysiert werden. Hier zeigt sich, dass die **historischen Tore** der Gasometer-Türme als Schnittstelle zwischen Innen und Außen keine Funktion mehr besitzen. Darüber hinaus bilden sämtliche neu eingebauten **Ein- oder Ausgänge auf „Ebene 1“** zwar prinzipiell Übergangsbereiche, dies jedoch nur für einen ausgewählten Personenkreis wie z.B. für Büroangestellte, BewohnerInnen oder in der Funktion als Fluchtweg.
Durch Beobachtung war zu ermitteln, dass diese Schnittstellen kaum bis gar nicht genutzt werden. Für Shopping-Mall-BesucherInnen sind diese Türen zu Geschäftsöffnungszeiten nur im Notfall zu öffnen, zum Teil wurde das Öffnen dieser Türen durch Büro- oder Geschäftsangestellte für Frischluftzufuhr oder kurzes Rauchen im Außenbereich beobachtet. Damit ist festzustellen, dass auch auf „Ebene 1“ Kommunikationsschnittstellen zwischen Gebäuden und öffentlichem Raum bestehen, jedoch nur für einen ausgewählten Personenkreis, teilweise nur zu Geschäftsöffnungszeiten und zudem kaum in Benutzung. Es sind schließlich keine weiteren Schnittstellen auf „Ebene 1“ festzustellen, außer **uneinsehbare Geschäftslokal-Fenster** bzw. **Garagen-Lüftungen**, sowie eine **Not-Treppe** („Feuertreppe“) des „Wohnschildes“. Es ist somit in der gesamten Gasometer-Anlage auf „Ebene 1“ kaum bis gar keine Kommunikation zwischen Gebäude und öffentlichem Raum beobachtbar oder feststellbar. Es fehlen auf dieser Ebene gesamt die „Augen eines Gebäudes“ die einen sozialen Kontext zwischen Innen und Außen herstellen könnten. So wird im Zuge dieser Arbeit die „Ebene 1“ als öffentlicher Raum ohne Schnittstellen bewertet.
- Die **Treppenverbindungen neben der Gasometer-Brücke** (zwischen Entertainment-Center und Gasometer C) stellen einen Transitraum zwischen „Ebene 1“ und „Ebene 2“ dar und sollten eine Verbindung zwischen Guglgasse und Shopping-Mall bzw. Büros oder Wohnungen ermöglichen (vgl. KARTE D im Anhang). Dadurch verfügt „Ebene 2“ über eine Schnittstelle zwischen privatem und öffentlichem Raum, für deren Nutzung zwischen Guglgasse und Gasometer-Turm jedoch gesamt zwei Treppen-Ebenen überwunden werden müssen. Die Steilheit sämtlicher Treppen (ca.58% Steigung), sowie die gesamt zu überwindende Treppenlänge zwischen „Ebene 0“ und „Ebene 2“ schließen die Nutzung durch ältere oder bewegungseingeschränkte Menschen aus und bewirken damit eine soziale Selektion. Der zu überwindbare Höhenunterschied beträgt etwa 13m (vgl. KARTE C im Anhang).
Auch jüngere Menschen nehmen gemäß eigener Beobachtung diesen Weg zum Großteil nicht in Kauf. Dieser Weg wird nach Beobachtung in erster Linie von Shopping-Mall-BesucherInnen benutzt, die ihn („von oben nach unten“) als Abkürzung aus der Shopping-Mall zu ihren parkenden PKWs entlang der Guglgasse wählen.
Dieser Übergangsbereich – von „Ebene 0“ auf „Ebene 2“ - ist somit für die Allgemeinheit nur teilweise verfügbar, mit einer zusätzlichen temporären Nutzungs-Kopplung an die Geschäftsöffnungszeiten der Shopping-Mall.
Durch Beobachtung und Interviews war festzustellen, dass für Ortsfremde die Lesbarkeit sämtlicher Treppenanlagen als „Portal“ bzw. Schnittstellen zwischen Gebäuden und öffentlichem Raum nicht gegeben ist.
Im Zuge dieser Arbeit wird aus den genannten Eigenschaften diese Treppen-Schnittstelle auf „Ebene 2“ aus der Bewertung ausgeschlossen.

- **Entertainment-Center**

Das Gebäude des Entertainment-Centers weist entlang des zentralen Verlaufs der Guglgasse zunächst zwei Schnittstellen auf „Ebene 0“ auf (Straßen- bzw. Gehsteigniveau). Es ist dies einerseits eine **Zugangsrampe** in das Entertainment-Center und andererseits die **Garagen-Ein- und Ausfahrt**.

Die Kommunikations-Qualität der Zugangsrampe als Portal des Entertainment-Center-Gebäudes lässt sich folgendermaßen beschreiben: Die Eck-Positionierung, der gewundene Verlauf, sowie die relativ schmale Ausführung lässt die Zugangsrampe als Transitraum im Verhältnis zur Gebäudegröße von untergeordneter Bedeutung erscheinen. Sie bietet gemäß Beobachtung eine Möglichkeit als „Hinterausgang“ oder Treffpunkt für BesucherInnen der Konzerthalle. Zum Teil findet man an der Rampeneinfassung z.B. Graffiti als Nutzungsspuren. Zu beobachten ist, dass Entertainment-Center-BesucherInnen, das Gebäude über die Garagenzufahrt verlassen oder betreten. Hier findet ein Nutzungskonflikt statt: Fußgänger ohne eigenem Gehweg versus MIV. Zudem können die Garagen-Portale als das „Hinten“ eines Gebäudes verstanden werden, das mit dem „Vorne“ der zentralen Guglgasse auf gleichem Höhenniveau und hinsichtlich Nutzungszonierung – Gehsteig, Garagenzufahrt - „kollidiert“.

Eine symbolische Unterordnung der Fußgänger bzw. BesucherInnen unter der Präsenz des MIV könnte hieraus abgeleitet werden, gleichsam könnte durch das planerische Weglassen eines definitiven und lesbaren Haupt-Portals für das Entertainment-Center eine geringere symbolische Wertschätzung der BesucherInnen abgeleitet werden.

Die Argumentation, dass BesucherInnen das Entertainment-Center über die Shopping-Mall betreten oder verlassen sollten – wofür auch die „Gasometer-Brücke“ vorgesehen ist – wird zum einen dadurch nicht ganz bestätigt, dass z.B. Kino-Vorstellungen oder Restaurant-Öffnungszeiten des Entertainment-Centers abends nicht mit den Öffnungszeiten der Shopping-Mall korrelieren. Ein Verlassen oder Betreten des Entertainment-Centers ist damit nur über die „Nebenrampe“ oder über die Garage möglich. Zusätzlich ist zu beobachten, dass Entertainment-Center-BesucherInnen den kürzeren bzw. Konsum-entkoppelten Weg in Richtung U-Bahnstation z.B. über die „Nebenrampe“ oder durch das Garagenportal wählen. Das benachbarte Büro-Gebäude „Office Campus Gasometer“ ist räumlich über einen überdachten Steg an das Kino-Center angebunden. Es ist jedoch zu beobachten, dass ein großer Teil der Beschäftigten das Büro-Gebäude am Hauptportal auf „Ebene 0“ (im Erdgeschoß) verlässt.

Hier besteht die Annahme, dass diese bauliche Anbindung z.B. für eine leichte Erreichbarkeit zu Versorgungszwecken der Beschäftigten (Mittagessen, etc.) dient.

An dieser Stelle ist wie bereits angedeutet hinzuweisen, dass die beschriebene Kommunikations-Qualität zwischen Entertainment-Center-Gebäude und öffentlichem Raum nur temporär (zu Geschäfts-Öffnungszeiten) besteht.

Damit wird in dieser Arbeit dem Gebäude, dessen Schnittstellen „Rampe und Garagenzufahrt“, eine geringe Kommunikations-Qualität zwischen „innen“ und „außen“ oder „öffentlich“ und „privat“ anerkannt.

- **Bürogebäude „Campus Office Gasometer“**

Wie bereits oben angesprochen dient das Hauptportal dieses Gebäudes als Schnittstelle zwischen dem Innen des Bürogebäudes und dem Außen des öffentlichen Raums.

Der öffentliche Raum des Vorplatzes vermittelt jedoch nur eine eingeschränkte, individuelle Aneignung, da – wie unter Punkt 3.3.1. c bereits erwähnt - dieser Raum zwar als öffentlicher Raum feststellbar ist, jedoch symbolisch die Macht von Autoritäten – z.B. von der Stadtadministration bis zum multinationalen Konzern – repräsentiert. Eine Beobachtung hat ergeben, dass dieser Vorplatz mit „Kirschgarten“ (vgl. Office Campus Gasometer, n.a., S.5) fast ausschließlich von Büro-Angestellten als Übergangsbereich zwischen Guglgasse und Hauptportal genutzt wird. Dieses Gebäude unterliegt ebenso geschäftlichen Öffnungszeiten und weist damit nur eine temporäre Schnittstelle zum öffentlichen Raum auf.

Außerhalb der Büro-Öffnungszeiten erfolgt eine kaum bis gar nicht beobachtbare Nutzung des Vorplatzes.

Durch die genannten Feststellungen wird dieser Schnittstelle in dieser Arbeit eine geringe Präsenz einer Kommunikation zwischen Gebäude und öffentlichem Raum zugewiesen.

- **U-Bahnstation**

Die U-Bahnstation stellt auf „Ebene 0“ ein Gebäude dar, das täglich 24h lang zugänglich ist und sich dem öffentlichen Raum zuwendet. Ein deutlich erkennbarer, überdachter, markierter und beleuchteter Übergang zwischen dem Innen und Außen des Gebäudes unterstreicht die Bedeutung seiner öffentlichen Funktion und allgemeinen Verfügbarkeit. Die Aneignung des Gebäudes erfolgt ausschließlich nach den Regeln der U-Bahn-Verwaltung und wird dahingehend auch durch Kameras überwacht.

- **Bürogebäude „Ameise&Adler“**

Auf „Ebene 0“ (Straßen- bzw. Gehsteig-Niveau) bildet hinter einem davor positionierten, hofartigen Vorplatz, das Hauptportal des Bürogebäudes die Schnittstelle, mit der das Gebäude mit dem öffentlichen Raum kommuniziert. Dabei ist anzumerken, dass dieser Vorplatz auf Grund seiner partiellen Nutzung als Restaurant-Gastgarten teilweise privaten Charakter aufweist.

Es konnte beobachtet werden, dass dieser Vorplatz offenbar aufgrund sozialer Kontrolle durch das hier beschäftigte Restaurantpersonal keine individuelle Aneignung zulässt und als öffentlicher Raum eher auszuschneiden wäre. Zudem sind das Hauptportal, als auch das Restaurant nur temporär geöffnet. Eine individuelle Nutzung des Vorhofes außerhalb der Gebäude-Öffnungszeiten konnte nicht beobachtet werden.

Somit wird in dieser Arbeit dieser Schnittstelle eine schwache Kommunikations-Qualität zwischen Gebäude und öffentlichem Raum zugewiesen.

Das Areal des Gastgartens jedoch, das bereits von der U-Bahn-Station zu erkennen ist, kennzeichnet einen gut erkennbaren Übergang vom öffentlichen zum privaten Freiraum.

- **Hotel**

Für die Bewertung einer Kommunikations-Qualität des Hotel-Gebäudes („Roomz“) sind folgende Aspekte festzustellen: Die Gebäude-Schnittstellen wie z.B. das Hauptportal oder Hotel-Fenster wenden sich dem öffentlichen Raum eindeutig lesbar zu.

Die Zugänglichkeit des Hotels ist permanent gegeben, wenn auch nur für einen bestimmten Personenkreis wie Hotel-Gäste und Personal, als auch Restaurant-Gäste.

Die bauliche Zonierung der privaten Restaurant-Terrasse unterstützt die eindeutige Lesbarkeit des Übergangs von „öffentlich“ zu „privat“. Die Restaurant-Terrasse ermöglicht nach Beobachtung keine individuelle Aneignung. Dies könnte auf die hohe soziale Kontrolle durch die Hotelverwaltung zurückzuführen sein.

- **Schule: Evangelisches Gymnasium mit Hausgemeinschaften für Senioren und Musik-Schule**

Das Gebäude des Evangelischen Gymnasiums verfügt mit dem eindeutig erkennbaren Hauptportal und Fenstern im Erdgeschoß, sowie mit dem davor gelagerten, kleinen Schulplatz über einen eindeutig markierten Übergang zwischen öffentlich und halböffentlich bzw. privat.

- **Kindergarten mit öffentlichem Spielplatz**

Die temporäre Zugänglichkeit des **Kindergarten**-Gebäudes sei hier vorangestellt.

Anzumerken ist, dass die Positionierung des Kindergarten-Areals aus Sicht der U-Bahn-Station – die gleichsam den Beginn der Gasometer-Zeile darstellt – am „logistischen Ende“ des Gasometer-City-Quartiers situiert ist. Dadurch erscheint dieser Ort über seine geringe öffentliche Schnittstellenpräsenz der Öffentlichkeit des Gasometer-City-Quartiers gänzlich entzogen zu sein. Der Hauptzugang zum Kindergarten erfolgt über einen relativ engen Pfad

entlang des Sockels von Gasometer D. Der unmittelbar daran angrenzende, umzäunte, öffentliche **Spielplatz** stellt einen öffentlichen Raum dar, der für bestimmte gesellschaftliche Gruppen (z.B. Kinder mit ihren Eltern) Qualitäten einer „Bühne“ und teilweise funktionsoffenen Freiraum anbietet. Der Spielplatz kann auf diese Weise ein verbindendes Element zwischen dem privaten Kindergarten und dem öffentlichen Raum darstellen.

Die Situation der geringen sozialen Kontrolle des Spielplatz-Areals im Sicht-Bezug zu den Wohnungen in Gasometer D wurde bereits in Punkt Ic angesprochen.

Durch die relative Randposition zur Gasometer-City und die geringe Wahrnehmbarkeit aus Sicht des Zentralbereichs der Guglgasse, ist ein Übergang zwischen Kindergarten-Gebäude und öffentlichem Raum kaum gegeben. Vielmehr besteht am östlichen Randbereich Sichtkontakt über die Otto Herschmann-Gasse, die entlang einer Industriegebietsgrenze verläuft. Aus den genannten Gründen wird daher die Kommunikations-Qualität dieses Gebäudes in dieser Arbeit als eher gering eingestuft.

- **Wohnanlage „Ville Verdi“**

Diese Wohnanlage verfügt mit deutlich erkennbaren Haus-Eingängen, Wohnwegen und Wohnungsfenstern über eindeutige Kommunikations-Schnittstellen zwischen Gebäuden und öffentlichem Freiraum. Innerhalb dieser Anlage ist durch die „Augen der Gebäude“ soziale Kontrolle gegeben, die es z.B. zum Teil Kindern ermöglicht, unter der Beobachtung ihrer Eltern im Freien spielen zu können. Die Garagen-Portale, südwärts der Wohnanlage, stellen weitere Schnittstellen zwischen „Innen“ und „Außen“ oder „Privat“ und „Öffentlich“ dar. Anzumerken ist, dass die Eingangs-Seite des jeweils punktförmigen Geschossbaus - als das repräsentative „Vorne“ der Wohnanlage - mit dem „Hinten“ der Gasometer-City „kollidiert“. Insofern tritt dieser Aspekt verstärkt auf, als die südlichen Flächen der Gasometer-City auf „Ebene 0“ vorwiegend private Parkplätze enthalten, sowie Lieferantenzufahrten aufweisen und temporär als Müll- oder Lagerplatz genutzt werden. Eine eindeutig zonierte Erschließbarkeit der Wohnanlage, aus Sicht der U-Bahn-Station, ist wie bereits früher erwähnt zudem nicht gegeben. Erst aus der Position unmittelbar vor dem Areal der Wohnanlage – auf „Ebene 0“ -, sind der Erschließungsweg und die jeweiligen Wohnwege zu den Haus-Eingangstüren von Abstandsräumen begleitet erkennbar. Aus der Position der „Ebene 1“, entlang der öffentlichen Bermen-Wege der Gasometer-Sockel, kann das Areal der „Ville-Verdi“ zum Teil eingesehen werden, wobei in diesem Fall das dazwischen befindliche, tiefer liegende Parkplatz-Areal etc. als unüberwindbarer Graben erscheint.

Aus diesem Grund wird in dieser Arbeit die Kommunikations-Qualität der Wohnanlage „Ville-Verdi“ in Bezug auf „Ebene 0“ Gasometer-City eher gering eingeschätzt und in Bezug auf „Ebene 1“ als nicht vorhanden ausgeschlossen.

- **Vereinsgebäude des Sportvereins-Wienenergie**

Ein eindeutig identifizierbares Portal des Vereinsgebäudes stellt eine Schnittstelle zwischen „öffentlich“ und „privat“ her. Der Eingang wendet sich dem öffentlichen Gehsteig- und Straßenfreiraum zu. Die gesamte Abgrenzung bzw. Umzäunung des Vereins-Areals unterstreicht den privaten Charakter der Anlage.

- **Ferner Quartiersbereich der Gasometer-City:**

In diesem Areal sind, bis auf die Ausnahmen bewohnter Privat-Häuser und Kunden- bzw. Lieferantenzufahrten zu gewerblich genutzten Gebäuden, keine weiteren deutlichen Übergänge von „öffentlich“ zu „privat“ auffindbar.

Tag- und Nacht-Belebtheit (Gebäude)

Im Quartier der Gasometer-City lassen sich folgende **Belebtheits-Typen** hinsichtlich Tag-/Nacht-Betriebsamkeit unterscheiden und zu jeweiligen Gebäuden zuordnen:

- **Tages-Betrieb:** Shopping-Mall in den Gasometer-Gebäuden, Bürogebäude, Kindergarten, Gewerbe im fernen Gasometer-Quartier, Schule, (landwirtschaftliche) Gewerbe im fernen Quartiersbereich (Zu Wochenenden oder Feiertagen kein Tages-Betrieb).
- **Tag-Nacht-Betrieb mit Unterbrechung:** Entertainment-Center, Tankstelle im fernen Gasometer-Quartier, Restaurant im Bürogebäude gegenüber Gasometer A, Vereinsgebäude des Sportvereins-„Wienenergie“, Konzerthalle, Kulturareal der „Arena“ im fernen Quartiersbereich
- **Tag-Nacht-Betrieb durchgehend:** Hotel „Roomz“, Gaswerk Wienenergie (Industriegebiet) im fernen Quartiersbereich, U-Bahnstation
- **Tages-Belebtheit** durch BesucherInnen: Bahndamm (keine Beleuchtung!)
- **Tag-Nacht-Belebung durch Wohnen** bzw. BesucherInnen: „Wohnschild“, Gasometer-Wohnungen, Hausgemeinschaft im Schulgebäude, Wohnanlage „Ville Verdi“, Wohnhäuser im fernen Quartiersbereich (tw. keine oder schwache Beleuchtung der Straßen)

3.3.2 Funktionale Elemente

Die funktionale Dimension urbaner Orte beschreibt die funktionalen Charakteristika eines Ortes, in Bezug auf Lage, Anbindung und Sicherheit, sowie Nutzungsmischungen und Qualitäten von öffentlichen und privaten Räumen (vgl. Baum, Martina, 2008, S.74).

Wie urbane Orte über deren Begabung Kommunikation, Aneignung und Identifikation fördern können, soll in den nächsten Punkten erläutert werden.

a) Mischung verschiedener Nutzungen

Eine Funktionsvielfalt urbaner Orte entsteht durch eine Mischung von Bereichen unterschiedlicher Nutzung wie z.B. Wohnungen, Werkstätten, Freizeiteinrichtungen, Gastronomie, Verkehr und Einrichtungen des Konsums, jeweils unterschiedlicher Größe und Intensität.

Dadurch entsteht zumindest eine Basis für Kommunikation und Austausch, die einen Ort mit „Erlebnisqualitäten“ erzeugen kann.

Hier ist anzumerken, dass die alleinige Beschränkung auf das funktionale Element der „Nutzungs-Mischung“, die manchmal als Argument für Urbanität eingesetzt wird, für die Qualität eines urbanen Orts nicht ausreichend.

Mit dem Bedarf an räumlicher Nähe verschiedener Funktionsbereiche, die tageszeitliche Tätigkeiten effektiv verknüpfen lassen können, soll aber auch eine tageszeitunabhängige Belebung eines Orts möglich sein. Mit einer Nutzungs-Mischung soll der Ort stets belebt sein, mit dem Effekt der „Augen auf die Straße“, was zusätzlich das Sicherheitsgefühl der NutzerInnen unterstützen soll.

Wichtige Anforderung an Gebäude sind dafür die betonte Zuwendung von Gebäuden zu öffentlichen Räumen und vor allem die Vermeidung von „toten“ Erdgeschossfassaden.

Durch die Nutzungs-Mischung geht neben einer Belebung auch die Begegnung mit dem Unerfreulichen, Hässlichen und Beunruhigenden einher, was gegenüber dem Andersartigen, dem Fremden, ein ausreichendes Maß an Toleranz und Akzeptanz einzelner NutzerInnen erfordert.

So fordert die Mischung unterschiedlicher Nutzungen eine Balance zwischen Freiheit und Rücksichtnahme, als wesentlicher Bestandteil urbaner Lebensweise (vgl. Baum, Martina, 2008, S.74).

An dieser Stelle sollte nicht unerwähnt bleiben, dass mit steigender Kleinteiligkeit der Bodeneinteilung bzw. Parzellierung, die Möglichkeiten der Nutzungsmischung steigen (vgl. Frick, Dieter, 2008, S.146).

Das Gasometer-City-Quartier weist relativ groß bemessene Parzellen auf, im Vergleich z.B. zu innerstädtischen Bezirken oder auch Siedlungsbereiche des Stadtrands. Allerdings erfolgt im Zentralbereich der Gasometer-Türme z.B. eine Nutzungsmischung vorwiegend im „Dreidimensionalen“ (Wohnen, Arbeiten, Konsumieren, Parken, Konzerte besuchen), ebenso wie im benachbarten Entertainment-Center (Kino besuchen, Essen gehen, Glücksspiel, Café aufsuchen).

GASOMETER-CITY, Nutzungsarten:

- **Büros:** „Office Campus Gasometer“, Büros in den Gasometer-Türmen, Bürogebäude „Adler&Ameise“, Büros im fernen Quartiersbereich

- **Gewerbe und Industrie:** Diverse gewerbliche Betriebsanlagen und eine Tankstelle im fernen Quartiersbereich, sowie die industrielle Gasversorgungsanlage von „Wienenergie“, im nahen Quartiersbereich
- **Schule;** Evangelisches Gymnasium mit Musikschule
- **Kindergarten** zwischen Industriegebiet und Gasometer D
- **Öffentliche Einrichtungen:** Zweigstelle der Wiener Gebietskrankenkasse (WGKK) in einem Gasometer-Turm
- **Wohnen:** Innen ausgebauten Gasometer-Türme, „Wohnschild“, Hausgemeinschaft im Gebäude des Evangelischen Gymnasiums, Wohnanlage „Ville Verdi“
- **Freizeiteinrichtungen:** Entertainment-Center, Vereinsanlage des Sportvereins „Wienenergie“, Spielplatz neben dem Kindergarten, Spazierweg am Bahndamm, Kulturzentrum „Arena“ im fernen Quartiersbereich, „Pokerworld“-Poker-Casino im fernen Quartiersbereich.
- **Gastronomie:** Restaurant am Eingang des Gasometers A, Restaurants im Entertainment-Center und in der Shopping-Mall, Restaurant im Bürogebäude „Adler&Ameise“, Hotel-Restaurant („Roomz“), Tankstellen-Café im fernen Quartiersbereich
- **Verkehr:** U-Bahn-Station, Straßenfreiräume mit und ohne Gehsteig für MIV, ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger
- **Einrichtungen des Konsums:** Shopping-Mall, Entertainment-Center
- **Hotels:** „Roomz“ im Zentralbereich der Gasometer-City, Etap-Hotel im fernen Quartiersbereich.

Die hier aufgelisteten Einrichtungen verschiedener Nutzung beziehen sich auf „geplante“ Funktionsbereiche in den genannten Kategorien. Ein funktionell übergeordneter Zusammenhang, auch unter Berücksichtigung tageszeitabhängiger Nutzungen und z.B. räumlicher Verknüpfung mit dem öffentlichen Freiraum, kann durch einen Vergleich mit bisher genannten urbanen Qualitäten der Gasometer-City hergestellt werden.

b) Funktions- und Raumpluralismus

Pluralismus, in Bezug auf Funktion und Raum, versteht sich hier als die Vielfalt an Raum-Charakteren. Im Unterschied zum vorigen Aspekt der Nutzungsmischungen funktionsdefinierter Räume, steht hier die Nutzungsoffenheit im Vordergrund.

Die dabei angesprochenen Räume, die durch diese Offenheit induziert und möglich werden, können privat, öffentlich, offen, gestaltet, mono- und multifunktional, aber vor allem funktionsdiffus sein.

Wenn aus einer sich daraus entwickelnden „räumlichen Spezialisierung“ ein Beitrag zur Urbanität erfolgt, so sollte daneben stets eine Mischung an weiteren Raum-Charakteren bestehen.

Der Fokus liegt jedoch auf Möglichkeitsräumen bzw. funktionsdiffusen Räumen.

Solche Räume bieten eine freie Interpretation und Aneignung, ohne räumlich und funktionell vordefinierte Aufgaben eines Orts.

Ehemalige Industriebrachen oder Kasernenareale zählen z.B. zu diesen Orten, an denen gesellschaftliche Umbrüche, Wandel von Industrie zu Dienstleistungs- oder Wissensgesellschaft, physisch manifestiert und sichtbar werden (vgl. Baum, Martina, 2008, S.75).

Als Basis für neue Entwicklungen liefern funktionsdiffuse Räume einen wesentlichen Beitrag zu einer räumlichen Ausdifferenzierung und Urbanität. Zu diesen Räumen, die auch als „dysfunktionale“ Räume bezeichnet werden können, zählen z.B. auch Parkplätze eines Einkaufszentrums, die nach Geschäftsschluss oder an Wochenenden Treffpunkt für Jugendliche sein können, um von ihnen auch in anderer Weise als der Vorgezeichneten bespielt werden zu können (Heinemann, Georg; Pommerening, Karla, 1994, S.34).

Hier liegt nahe, dass durch Raumpluralismus Eigenschaften eines Raumes entwickelt werden können, die dem Raum urbane Kontingenz verleihen. Darunter ist zu verstehen, dass im Rahmen dessen, was alles an Aktivitäten oder Erlebnissen an jenem Ort stattfinden kann, ein Möglichkeitsraum an unbestimmten Handlungen entsteht. Die Eigenschaft der Kontingenz ist dadurch auch vom „Zufall“ zu unterscheiden und spannt den Handlungsraum sozialer AkteureInnen zu einem

Entscheidungsspielraum auf, der auch das Risiko des Scheiterns oder der Chance enthält. Demgemäß schließen Räume, deren Handlungsfeld determiniert ist, willentliches Handeln aus und reduzieren die Qualität des Raumpluralismus (vgl. Dirksmeier, Peter, 2009; S.70ff).

GASOMETER-CITY:

Folgende multifunktionale oder funktionsdiffuse Räume konnten in der Gasometer-City identifiziert werden:

- Südliche Vorplatzhälfte an der U-Bahn-Station
- Transit-Verkehrswege zwischen Gasometer-City und Bahndamm
- Privater oder halböffentlicher Parkplatz zwischen den Gasometer-Türmen und der Wohnanlage „Ville Verdi“
- Wartepplatz neben der Entertainment-Center-Rampe
- Bermenwege im oberen Bereich der Gasometer-Sockel
- Bahndamm im fernen Quartiersbereich
- Parkplätze der Gewerbeanlagen im nahen und fernen Quartiersbereich

c) Lagequalität und Zugänglichkeit

Die Zentralität eines Ortes, durch seine Beziehung zur Umwelt und verschiedener Funktion und Nutzung in räumlicher Nähe, erfordert eine gute Erschließung.

Unterschiedlichste Gruppen sollen einen Ort erreichen können, nicht nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Individualverkehr, sondern vor allem auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

Wesentlich ist, dass für entsprechende Orte keine Zugangsbeschränkungen bestehen.

Eine Abgrenzung, ob durch Mauern, Zäune etc. führt zu einer Insel-Situation, da der Ort seinem Umgebungskontext entbunden wird und dadurch möglicherweise auch nicht wahrgenommen werden kann.

Eine dadurch entstandene „Verinselung“ kann sich unter dieser Bedingung jedoch auch zu einem „Biotop“ für vielfältige Nutzbarkeit entwickeln, solange grundsätzlich Zugänglichkeit gewährleistet ist. (vgl. Baum, Martina, 2008, S.76).

Zentrale Orte haben auch den Effekt, dass sie als Knotenpunkte hohe Verbindungsqualitäten aufweisen und verschiedene Nutzungen konzentrieren können. Sie fördern dadurch auch die Orientierbarkeit, ohne dabei vordergründig gestaltet sein zu müssen. Fehlt beispielsweise einem Ort der Aspekt einer Nutzungskonzentration oder eine klare Lesbarkeit zusammenführender Wege, so kann es sein, dass man sich trotz seiner hohen funktionellen Bedeutung z.B. nur an seine U-Bahn-Station erinnert (vgl. Lynch, Kevin, 1960, S.76).

Für die folgenden Untersuchungen eignet sich ein Blick auf KARTE D im Anhang.

GASOMETER-CITY:

- **U-Bahnstation mit Vorplatz:** Dieser Ort ist gleichsam ein „routing point“ zwischen Gasometer-City und benachbarten Stadtquartieren, die über einen U-Bahn-Anschluss der Line U3 verfügen oder Streckenanteile am Wegenetz des öffentlichen Personennahverkehrs enthalten. Zentralität und Zugänglichkeit sind hier gegeben, auch während Nachtstunden, wenn z.B. der Nachtautobus an N75 in Betrieb ist. Allerdings sollte erwähnt werden, dass die Zentralität des Vorplatzes eher einseitig wirksam als „Beginn“ der Gasometer-City eingestuft werden kann: Bedeutende Wege alltäglicher, intensiver Nutzung, die an ihm zusammenlaufen, entspringen dem Quartier der Gasometer-City selbst und kaum anderen Bereichen.
- **Wartepplatz neben der Entertainment-Center-Rampe:** Aus Sicht der zentralen Achse „Guglgasse“, sowie durch die Nähe zum Entertainment-Center und Konzerthalle in Gasometer B, bildet dieser Wartepplatz einen logistischen Angelpunkt. Dieser Platz scheint über Zentralität und Zugänglichkeit zu verfügen. Dennoch sollte im Zusammenhang mit benachbarten funktionellen Orten wie der Konzerthalle, hervorgehoben werden, dass der fehlende direkte Übergang zwischen dem öffentlichen Freiraum des Platzes

und dem privaten Freiraum der Konzerthalle das Orts-Attribut „Lagequalität“ erheblich einschränkt, da sich dazwischen die Guglgasse befindet, die hier keinen Fußgängerübergang oder eine andere gestalterischer Hervorhebung eines räumlichen Zusammenhangs besitzt. Ebenso verhält es sich mit der bereits früher angesprochenen Uneindeutigkeit der Zugangsrampe in das Entertainment-Center. Hier erfolgt über eine schwach codierte Portaleigenschaft des Gebäudes an der Eck-Rampe – eher Hinterausgang als Hauptportal - und vermutlich durch die geringe, beobachtete Nutzung als Eingang, eine Verringerung an Zentralität und urbane Bedeutung des Warteplatzes.

Als Transitraum und wie bereits angesprochen als Angelpunkt der Zentralachse „Guglgasse“ besitzt der Platz jedoch große Zugänglichkeit. Er verliert jedoch an Zentralität, solange er als Knotenpunkt keine weiteren bedeutenden Wege intensiver, alltäglicher Nutzung zusammenführt und aufgrund geringer, umgebender Nutzungsmischung eine schwache kognitive Bedeutung im Quartier aufweist.

- **Shopping-Mall:** Die Shopping-Mall stellt eine Kernausrüstung der Gasometer-City dar. Sie wird als wesentlicher Bestandteil der ökonomischen und sozialen Ausstattung der gesamten Gasometer-Wohnanlage beworben, besitzt jedoch die hervorgehobenen Eigenschaften der Lagequalität und Zentralität bzw. Zugänglichkeit nur temporär, zu Geschäftsöffnungszeiten. Hier ist anzumerken, dass die Shopping-Mall zwar über Zentralität und temporäre Zugänglichkeit verfügt, jedoch als Einkaufszentrum per se nur einen Teilbeitrag zur Urbanität leisten kann, solange sie keine weiteren Qualität wie z.B. die eines öffentlichen Freiraums außerhalb des Konsums bereithält.
- **Entertainment-Center:** Es gilt hierfür Gleiches wie für die Shopping-Mall, wobei sich die Lagequalität in erster Linie aus Sicht der inneren Erschließung via Shopping-Mall ergibt. Die Zentralität wird durch ein bestimmtes Maß an Nutzungsmischung wie Restaurants, Kino, Spielcasino und Garage zu Geschäftsöffnungszeiten erreicht.
- **Spielplatz:** Seine nachbarschaftliche Situierung neben dem privaten und temporär zugänglichen Kindergarten, verleiht dem Spielplatz Zentralität und Zugänglichkeit. Die Maschendraht-Umzäunung des Spielplatzes schafft eine Verinselung. Dieser Zaun kann dadurch aber Sicherheit bieten und markiert zusätzlich einen Bereich eines bestimmten Nutzungsanspruchs. Die Zentralität dieses Orts scheint durch seine Lage am „Ende“ der Guglgasse neben Gasometer D gering zu sein. Die nächst angeordneten Funktionsbereiche sind der Kindergarten, das Bürogebäude „Office Campus Gasometer“, sowie in weiterer Entfernung die Wohnanlage „Ville Verdi“.
Die Nutzung des Gasometers D zum Wohnen und Arbeiten scheint für den Ort des Spielplatzes zu keiner Nutzungsmischung an diesem Ort beizutragen. Ursachen dafür können sein, dass dessen Schnittstellen (Eingänge) entweder an dieser Stelle nicht vorhanden sind bzw. benutzt werden und wie bereits erwähnt Wohnungen dieses Turms durch die Höhe und Fassade vom öffentlichen Äußeren eher abgeschottet sind. Zentrales Zusammentreffen wichtiger Alltagswege oder unterschiedlicher Nutzungen ist an diesem Ort zunächst eher von geringerer Ausprägung. Der Spielplatz stellt jedoch einen wichtigen Treffpunkt für Kinder und ihre Eltern dar, sowohl für jene aus den Gasometer-Wohnungen, als auch für jene der „Ville Verdi“. Damit besitzt dieser Ort als Knotenpunkt Zentralität.
- **Vorplätze von Bürogebäuden:** Die Zentralität dieser Orte ist durch die Situierung unmittelbar vor den Hauptportalen der Gebäude gegeben und steht in erster Linie den Büroangestellten bzw. Restaurant-BesucherInnen zur Verfügung. Der Vorplatz des „Office Campus Gasometer“ ist beobachteterweise fast ausschließlich „Transitraum“ für die Beschäftigten des Campus und besitzt aufgrund der Lage am „Ende“ der Guglgasse aus Sicht bürofremder Personen nur geringe bis keine Zentralität.
Die Nutzungsmischung an diesem Ort kann als gering eingeschätzt werden. Der Vorhof des Bürogebäudes „Adler&Ameise“ – gegenüber Gasometer A – enthält zudem einen Gastgarten des hiesigen Restaurants und verfügt daher zumindest über ein bestimmtes Maß an Nutzungsmischung und Zentralität.

d) Nachhaltigkeit

Ein Begriff, der ebenso wie „Urbanität“ offenbar sehr strapaziert ist und mehrdeutig verwendet wird, steht nicht zuletzt für eine ökologische und soziale Nachhaltigkeit, sowie Raumökonomie, als wichtige Teilaspekte urbaner Orte.

Über eine Rücksichtnahme auf globale, ökologische Umwelt-Zusammenhänge unserer Welt als Lebensraum, als auch über die Beachtung des Flächenverbrauchs durch entsprechende bauliche Dichte und Kompaktheit, sollen urbane Orte Nachhaltigkeitspotential aufweisen können.

Reduktion des Energieverbrauchs, Einsatz erneuerbarer Energieformen, sowie effizient nutzbare Infrastruktur und Reduktion des Individualverkehrs etc. stellen anzustrebende Potenziale urbaner Orte dar (vgl. Baum, Martina, 2008, S.76).

Nachhaltigkeit wird im Prinzip durch drei Säulen getragen. So repräsentieren die Dimension des Sozialen, der Ökologie und der Ökonomie. Dabei ist anzustreben, die Kernthemen der drei Säulen gleichrangig und integrativ zu betrachten. Allerdings sollte der integrative Charakter nicht dazu verleiten, beliebige Interessen in die Gesamtbetrachtung mit einzubeziehen, um sie dem Ziel nachhaltiger Entwicklung zuzuschreiben. Eine (Neu-)Definition von sozialer Nachhaltigkeit, als Umverteilungsbegriff im Sinne eines „Nullsummenspiels“, führt zur Idee nachhaltiger Entwicklungsfähigkeit von Individuen als auch Kollektiven und damit auch von Organisationen (vgl. Paech, Niko; Pfriem, Reinhard, 2007, S.101ff).

Allein das Verwenden von natürlichen Baustoffen oder Dach- und Fassadenbegrünungen oder der Verzicht auf das Auto machen allein noch nicht Nachhaltigkeit aus.

Vielmehr sollte damit eine Entwicklung bezeichnet werden, die im Stande ist Bedürfnisse der heutigen Generation zu befriedigen, ohne den Folgegenerationen die Möglichkeit zu deren Bedürfnisbefriedigung zu nehmen. Neben der Gewährleistung einer Grund-Daseinsvorsorge in umweltbezogener, sozialer, kultureller und ökonomischer Hinsicht, besitzen Städte die Aufgabe als wirksame Organisationsform menschlichen Zusammenlebens. Ein Beispiel wäre die Förderung gesellschaftlicher Integration und persönlicher Freiheit und Entwicklung (vgl. Korda, Martin, 2005, S.164f)

Damit ist die Dimension der Nachhaltigkeit eine Herausforderung, die als Kernelement urbaner Orte angenommen werden soll.

GASOMETER-CITY:

Das Quartier der Gasometer-City weist mit den nördlich situierten Bürogebäuden, Schule, Hotel und Entertainment-Center eine relativ **dichte Bebauung** auf. Der Versiegelungsgrad der dichten Bebauung wird teilweise durch Grünflächen wie Gasometer-Sockel, Abstandsgrün der Wohnanlage „Ville Verdi“, Spielplatz und Flächen des Kindergarten-Außenbereichs, sowie durch Dachbegrünungen der Bürogebäude, des Entertainment-Centers und des Sportvereins-Gebäudes unterbrochen. Weitere Flächen wie z.B. das Begleitgrün des Vorplatzes des „Office Campus Gasometer“, oder der begrünte Vorplatz der Schule ermöglichen die **Versickerung** bzw. Speicherung von Oberflächenwasser.

Der Ausbau der Gasometer-Türme zu Büros, Wohnungen und Garagen führt mit der **räumlichen Integration** des Einkaufszentrums und dem zusätzlichen Wohnungsanbau „Wohnschild“ zu hoher Kompaktheit und intensiver Flächenausnutzung.

Das südliche Areal des fernen Quartierbereichs können landwirtschaftliche Flächen und andere Bereiche **unversiegelten Bodens** einen wichtigen ökologischen Beitrag liefern. Sie stellen z.B. Lebensräume für Tiere und Pflanzen dar bzw. dienen sie Gen-Pool. Neben Wiesen, Sträucher, etc. tragen vor allem Bäume zu einem lokal ausgewogenen Klima bei.

Spezifische Faktoren zur **sozialen Nachhaltigkeit** konnten im Zuge dieser Arbeit nicht ermittelt werden. Es besteht die Vermutung, dass durch die stark beworbene persönliche Entwicklungsmöglichkeit, die z.B. durch **Mobilität und Entscheidungsfreiheit oder Individualität** etc. gefördert werden können, die Gasometer-City diesen sozialen Nachhaltigkeitsaspekt zu einem großen Teil abdeckt. Dieser Annahme schließt sich an, dass der Faktor „gesellschaftliche Integration“

zum Teil durch „**Internet-communities**“ erfüllt wird, oder durch **Treffen** bestimmter Gruppen von Gasometer-City-BewohnerInnen.

Allerdings wäre darauf zu achten, ob im Bereich der Gasometer-City Formen **sozialer Segregation** auftreten bzw. an welchen **öffentlichen Orten** der Gasometer-City **soziale Nachhaltigkeit gefördert** werden kann.

Aussagekräftige Daten, oder diesbezügliche Beobachtungen konnten im Rahmen dieser Arbeit nicht erhoben werden.

Darauf bezogene Rückschlüsse könnten eventuell aus beschriebenen Aspekten der räumlichen, funktionellen oder ästhetischen Dimension vorgefundener Gasometer-City-Orte abgeleitet werden.

3.3.3 Soziale Elemente

a) Spannungsfeld Anonymität und Integration

Anonymität, Individualität und Selbstverwirklichung ohne Kontrolle einer dörflichen Gemeinschaft stehen als Merkmale von Emanzipation als Gegenpol zur Integration Einzelner in die Gesellschaft. Beides sind wichtige soziale Komponenten urbaner Orte. Urbanes Leben, als Ineinander physischer Nähe und sozialer Distanz im Wechselspiel mit Begegnung und Austausch, Kooperation und Netzwerken wird an urbanen Orten möglich (vgl. Baum, Martina, 2008, S.78).

GASOMETER-CITY:

Das Spannungsfeld Anonymität und Integration scheint in der Gasometer-City in der Weise zu bestehen, dass die Konformität des äußeren Erscheinungsbildes der Gasometer-Türme als symbolische Manifestation von Integrität, der Individualität eigenwilliger Wohnungsgrundrisse gegenübersteht (vgl. Schliksbier, Tina, 2003, S.25). Die Gasometer-Türme, deren Fassaden unter Denkmalschutz stehen, weisen je nach Innenausbau-Typ im Turminnenen zunächst verschieden intensive Übergänge zwischen Anonymität und Öffentlichkeit auf. Die Wohnungen sind mit der umgebenden Hülle der Türme unterschiedlich stark baulich verbunden oder sogar von ihnen mit großem Abstand distanziert wie z.B. in Gasometer D.

Die teilweise Entkopplung des Inneren, Individuellen vom konformen Äußeren und die damit einhergehende Distanzierung der Wohnungs-Fenster („Augen der Häuser“) vom umgebenden öffentlichen Raum der Gasometer-Türme, die zusätzlich durch die Höhe der Wohn-Etagen verstärkt wird, ist hier besonders zu berücksichtigen. Dadurch erfolgt ein Wandel vom vermeintlich konformen, integrativen Äußeren der Wohntürme zu einer symbolischen Anonymität des Gesamtgebäudes, stets im Erscheinungsbild von Gasbehältern. Damit kann sich der Bezug der BewohnerInnen der Gasometer-Türme zur öffentlichen Umwelt im Nahebereich der Türme verringern, sowie in umgekehrter Weise aus der Perspektive des öffentlichen Raums kein sichtbarer Bezug zu Wohnungen und den BewohnerInnen möglich ist.

Erst zu Abendstunden, werden Wohnungen im Inneren der Türme durch ihre Innenbeleuchtung von außen erkennbar.

Diese Entkopplung ist in besonderem Maße z.B. im Bereich der Bermen-Wege von Bedeutung, wodurch hier wie bereits oben angesprochen ein öffentlicher Raum ohne oder mit sehr geringer sozialer Kontrolle vorliegt.

Aus der Perspektive des fernen Quartierbereichs und darüber hinaus scheinen die Wohnungen in den Gasometer-Türmen hinter den Fassaden der gründerzeitlichen Industriearchitektur „unsichtbar“ zu sein.

Ein fließender Übergang von Öffentlich zu Privat, zwischen dem öffentlichen Raum und dem privaten Inneren der Türme als Wohnort mit hoher Einwohner-Dichte, scheint nicht gegeben zu sein.

Erst im kleineren Maßstab verschiedener Turm-Innenausbauten, beispielsweise in Gasometer C, können Übergänge im lokalen Spannungsfeld Anonymität und Integration gefunden werden.

Nicht zuletzt wird eine „Verstädterung“ für Wohnanlagen dieser Art antizipiert, die einer Entwicklung einer „anonymen Massengesellschaft“ gleichkommen soll. Die Individualisierung von Lebenslagen wird durch eine zunehmende Urbanisierung durch Großstadtsiedlungen und „Interaktionsverdünnung“

charakterisiert, die in lockere Bekanntschafts- und Nachbarschaftsbeziehungen resultiert (vgl. Schliksbier, Tina, 2003, S.54).

Schließlich erfolgt über eine unterschiedlich hohe soziale Kontakt-Intensität und über weitere Faktoren wie z.B. der soziale Status einzelner BewohnerInnen etc. eine Homogenisierung sozioökonomischer Merkmale, die auch zu einer Reduktion nachbarschaftlicher Kontakte führen kann (vgl. ebenda, S.54f).

b) Durchgesetzte Demokratie

Unterschiedliche Intensität des Engagements für die „Gemeinschaft“, als auch durchgesetzte Demokratie sind Annäherungen an urbane Grundelemente, die Urbanität zusätzlich über die Attribute Bildung, der Mensch als politisches Wesen, Engagement der BürgerInnen und Partizipation am gesellschaftlichen Leben entstehen lässt (vgl. Baum, Martina, 2008, S.78).

GASOMETER-CITY:

Die Wohnanlage Gasometer-City weist - ähnlich wie das Konversions-Projekt „Kabelwerk“ (im 12. Wiener Gemeindebezirk) – ein gemeinschaftliches Engagement ihrer BewohnerInnen in Form „virtueller“ (Internet)-Foren auf. Auf diesen Plattformen werden neben gebäude- oder verwaltungsbezogenen Fragen auch persönlicher Austausch z.B. für Treffen, zu Hobbies, etc. abgewickelt (vgl. Gasometer-Community, n.a. bzw. MyKabelwerk, n.a.).

Obwohl nur ein Teil der BewohnerInnen dieses Medium nutzt, könnte es als Teil eines gemeinschaftlichen Engagements im Sinne „durchgesetzter Demokratie“ verstanden werden, mit allen Abstrichen, die bei einem hierarchischen System eines Internetforums (inklusive Zensurmöglichkeiten) zu berücksichtigen sind. Abseits des virtuellen, demokratischen Diskurses äußert sich das gemeinschaftliche Engagement in punktuell nachbarschaftlicher Kontaktpflege (vgl. Schliksbier, Tina, 2003, S.52).

Durchgesetzte Demokratie ist damit auch vorwiegend innerhalb der Gasometer-Einrichtungen zu finden, wenn z.B. dem Wunsch nach höherer Produktvielfalt im Einkaufszentrum, oder dem Sicherheitsbedürfnis der BewohnerInnen im Diskurs mit der Verwaltung nachzugehen versucht wird.

c) Soziale „Mischung“

Eine soziale Mischung im Sinne einer „salad bowl“, die trotz Mischung eine Differenziertheit von Eigenheiten beibehalten kann – im Gegensatz zum „melting pot“ -, setzt Offenheit und Toleranz voraus, als Basis für eine Entwicklung gemeinsamer Werte, frei von ethnischen und kulturellen Hintergründen.

Werte, die für eine urbane Lebensweise stehen – z.B. Höflichkeit, Respekt, Toleranz - führen zu raumwirksamem und verantwortungsvollem Verhalten und in Folge Sicherheitsgefühl.

Möglichkeiten zu Begegnung im neutralen öffentlichen Raum, aber auch homogene Orte des Rückzugs, unterstützen kulturelle Mischung und Vielfalt und können zur Ambivalenz zwischen Integration und Segregation urbaner Orte führen (vgl. Baum, Martina, 2008, S.78).

Innerhalb einer Wohnanlage steigt die Tendenz zur genauen Selektion der Nachbarn, je durchlässiger die Grenze zwischen Öffentlichkeit und Privatsphäre wird (vgl. Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter 2000, S.52).

Zur sozialen Mischung des Gasometer-City-Quartiers kann aufgrund fehlender, diesbezüglicher Erhebungen und Daten, keine wertende Aussage getroffen werden.

Es bleibt bei der Untersuchung nach Orten und Räumen, die Voraussetzungen für soziale Mischung enthalten, wobei z.B. ein Faktor wie soziale Segregation eine entscheidende Veränderung der sozialen Dimension bedeuten kann. Die Vermutung einer sozialen Segregation wird an dieser Stelle deshalb erwähnt, da ausgehend von der städtischen Entwicklung des Bezirks Simmering, der um 1900 als Territorium für Industrialisierung und Urbanisierung galt und als Vorstadt mit dichten Arbeiterwohnungen in Form von „Zinskasernen“ ausgestattet war, an jenes weite Industrie-Areal angrenzte, wo die Gas erzeugende Industrie Platz gefunden hatte (vgl. Maderthander, Wolfgang; Musner, Lutz, 2000, S.55ff). Erst mit der Konvertierung der Gasometer-Türme wurde das Wohnen in diesem Stadtteil neu definierbar, kombiniert mit Stadtmarketing-Maßnahmen, die - wie eingangs beschrieben - bestimmte soziale Gruppen ansprechen sollten.

Aus (Spontan-)Interviews am Ort des „Bahndamms“, war zu entnehmen, dass der gegenseitige soziale Bezug der benachbarten Stadtquartiere Gasometer-City und „Alt-Simmering“ relativ gering sei, beide Stadtteile unterschiedlichen sozialen Gruppen zugeordnet werden und eine „Mischung“ der Bevölkerung aus beiden Stadtteilen nicht „vorsätzlich geplant“ sei. Obwohl dies keine signifikante Aussage darstellt, gibt es dennoch einen Anstoß, diesen Aspekt der sozialen Segregation als Gegenstück zur sozialen Mischung hier hereinzunehmen, da diese Ansicht von BewohnerInnen beider Stadtteile zum Teil vertreten wird.

d) Verhalten – zivilgesellschaftliches Engagement

Sicherheit, durch Übereinkommen mittels formulierter oder vermittelter Werte, scheint aktuell nicht allgemeingültig und ausreichend entstehen und wachsen zu können. Offenbar besteht eine Tendenz zu staatlicher Überwachung, durch Kameras, Sicherheitsdienste, etc..

Dabei wird jedoch nur Sicherheit suggeriert, ohne z.B. Übergriffe tatsächlich verhindern zu können.

Es erscheint der Bedarf nach einer Formulierung oder Vermittlung zivilgesellschaftlichem Engagements, die eine friedvolle und sichere urbane Lebensweise gewährleisten sollten.

Dies setzt jedoch moralische Kompetenz, Fähigkeit zu selbständigen Entscheidungen, Wissen und Reflexion, aber auch Vorbilder und Vermittlung durch Familie oder Gesellschaft voraus, die eine urbane Lebensweise fördern können (vgl. Baum, Martina, 2008, S.81).

GASOMETER-CITY:

Sicherheitsfragen sind gemäß Spontaninterviews bzw. Medienberichten und Internetforen im Bereich der Gasometer-City in erster Linie für Bereiche innerhalb der Wohntürme, speziell im Wohnbereich als auch in den Räumen der Shopping-Mall aufgetreten, wobei für Letzteres ein eigener Wachdienst installiert wurde.

Der Warteplatz, neben der Entertainment-Center-Rampe bzw. gegenüber dem Wohnschild mit dessen großer Anzahl an Wohnungen und Fenstern, wird zusätzlich mit einer Kamera überwacht.

Dies könnte ein Indiz dafür sein, dass das Prinzip „Augen auf die Straße“ aufgrund der Wohnungshöhe des „Schildes“ für diesen Platz nicht mehr ausreichend wirksam ist. Das Wohnschild „über-blickt“ unter dieser Annahme diesen Ort. Ein Vergleich der Höhenunterschied zwischen PassantInnen und Wohnungsetagen im Schild wird in den Karten A bis D im Anhang verdeutlicht.

Zivilgesellschaftliches Engagement, um ein höheres Sicherheitsgefühl vor Ort zu erlangen, scheint teilweise z.B. durch relativ strenge Regeln der Konzerthallen-Betreiber kompensiert zu werden: Dabei ist z.B. das Verlassen der Konzerthalle in Gasometer B während einer Aufführung zum Teil nur unter Verlust der Eintrittskarte möglich.

Die Ursache liegt nach Angaben von BewohnerInnen darin begründet, dass auf diese Weise ein nicht überwachbarer Aufenthalt während eines Konzerts außerhalb der Gasometer-Gebäude verhindert werden soll und BewohnerInnen der Gasometer-Türme auf diese Weise vor Lärm etc. „geschützt“ werden sollen.

Eventuell wird das hier vorweggenommene Sicherheitsbedürfnis auch dadurch verstärkt, dass Formen der Nachbarschaft oder Hausgemeinschaft innerhalb der Türme hier einen gemeinsamen Rahmen finden, sich über gleiche oder ähnlicher Interessen, Lebensstile und Einstellungen zu sichern. Dieses Lebensstilkonzept kann in der Weise wirksam werden, dass durch die BewohnerInnen z.B. Nutzungsprobleme innerhalb der Wohnanlage erkannt werden, oder bauliche Strukturen des Quartiers über ihren symbolischen Gehalt reflektiert und gegebenenfalls verändert werden (vgl. Schliksbier, Tina, 2003, S.47ff).

Besonders in Bereichen der Bermen-Wege – die bereits oben als öffentliche, funktionsdiffuse oder dysfunktionale Freiräume bezeichnet wurden – ist in diesem Zusammenhang offenbar eine Konfliktzone festzustellen. Hier sind Freiraum-Aktivitäten möglich, die sich fast gänzlich einer sozialen Kontrolle durch die BewohnerInnen entziehen können, verstärkt durch die große Distanz und „Unsichtbarkeit“ der innenliegenden Wohnungen. Selbst das „Wohnschild“ wendet sich mit „seinen Augen“ im Wesentlichen vom Bermen-Bereich ab. Dennoch beanspruchen die BewohnerInnen gemäß Spontaninterviews diesen Freiraum als Teil „ihres Quartiers“ und fordern für diesen Ort Regeln, obwohl oder vielleicht weil sie ihn kaum bis gar nicht nutzen und dadurch eine soziale Bezug fehlt.

Hier sei abschließend anzumerken, dass die in einer Sozialstudie untersuchte Lebenszufriedenheit der Gasometer-BewohnerInnen doch keinen signifikanten Zusammenhang mit Aspekten wie dem Schutz vor Störfaktoren im nahen Wohnbereich aufweist (vgl. ebenda, S.92).

In welcher Tragweite der Faktor Ruhestörung etc. für die BewohnerInnen dennoch relevant sein kann, konnte im Zuge dieser Arbeit nicht erhoben werden.

3.3.4 Atmosphärische Elemente

Die Verknüpfung des Sozialen mit dem Räumlichen resultiert in eine teilweise nur schwer mess- oder fassbare Dimension des urbanen Ortes.

Dennoch sind diese Elemente für eine Analyse städtischer Räume und urbaner Orte wesentliche Bestandteile. Der „Charakter“ oder die „Seele“ eines Orts, geht über die geometrischen Eigenschaften und soziale Konstitution urbaner Orte hinaus und entscheidet über die Identifikation des Menschen mit einem bestimmten Ort (vgl. Baum, Martina, 2008, S.82).

a) Subjektive Sicht auf einen Ort, Ausstrahlung und Stimmung

Die Atmosphäre eines Orts kann durch begrifflich unterscheidbare Eigenschaften wie Flair, Esprit, Aura oder Ambiente zusammengesetzt sein. Dabei steht jeder Begriff für eine spezifische atmosphärische Wirkung auf den Menschen. All diese Bezeichnungen haben gemeinsam, dass sie über eine subjektive Sicht auf einen Ort eine Atmosphäre beschreiben, die von BewohnerInnen oder BesucherInnen durch ihre alltägliche Lebensform mit reproduziert wird. Die daran beteiligten Menschen werden auf diese Weise aber auch Teil dieser Atmosphäre (vgl. ebenda, S.82).

Die spezifische Atmosphäre eines urbanen Orts kann durch Gerüche, Geräusche, Wärme, Kälte, aber auch durch Bewegung durch einen Raum oder räumliche Strukturen und Konstellationen verursacht und körperlich erfahren werden, wenn sie über die Arbeit von Muskeln und Gelenken wahrgenommen werden (vgl. Kröninger, Birgit, 2007, S.143).

Wichtig scheint dabei das Zusammenspiel von Geräuschen, Gerüchen, Strukturen, Farben, Symbolen, Zeichen und Formen, sowie die Bespielung eines Orts zu sein, das eine Beziehung der NutzerInnen zum Ort zu herstellen lässt (vgl. Baum, Martina, 2008, S.82).

Die Außenwirkung der sozialen Güter und Menschen, sowie deren Wahrnehmungsaktivität, sind Basis für Wahrnehmungen, die mit der alltäglichen Konstitution von Räumen einhergeht.

Wahrnehmung ist jedoch nicht unmittelbar, sondern unterliegt einem Aussonderungsprozess.

So wird aus einer Vielzahl an Wahrnehmbarem ausgewählt und vermittelt nur den Eindruck des Unmittelbaren.

Der Vorgang der Wahrnehmung ist wesentlich komplexer, hochselektiv und konstruktiv: Durch die starke Vorprägung durch euklidische, geometrische „Schulung“ wird das Wahrgenommene in Raster eingeordnet. Im Verlauf der Sozialisation wird Wahrnehmung der Vorstellungswelt angepasst. Die Euklidik beeinflusst in der Wahrnehmung Prozesse des Sehens, nicht aber das Riechen oder Hören. Damit läuft Wahrnehmung stark individuell ab, ist vom Habitus als „Wahrnehmungsschema“ geprägt und wird durch Bildung und Sozialisation vorstrukturiert.

Wahrnehmen ist zudem ein Aspekt des Handelns (vgl. Löw, Martina, 2001, S.195 f).

GASOMETER-CITY Subjektive, punktuelle atmosphärische Eindrücke in Stichworten („brainstorming“):

- Gasometer-Türme: Voluminös, dominant, industriell, dunkle Fensternischen, Ziegelfarben, Industrie-Symbolik, unverrückbar, durch Sockel „erhöht“, das „unbekannte“ und nicht einsehbares Innere.
- Sockelböschungen: steil, nicht betretbar, „Tabuzone“, offen.
- Sockelrampen: „ziellose“ Rampen, offen.
- Wohnschild: schattig, „dicht“, der zentralen Achse „Guglgasse“ zugewandt, überblickend, überragend, hervorgehoben, Orientierung, kissenförmig, „schwebend“, ein dunkler und karger Raum unterhalb.

- Bermenwege: schattig entlang des Zentralbereichs Guglgasse, sonnig und warm auf der „Hinterseite“ (südlich), windig, Ebene mit Ausblick, geringe soziale Kontrolle, „geheimer Treffpunkt“, Sonnenplatz (sich in die Sonne setzen), Ort für „geheime“ private Tomatenpflanzen, still.
- Brücke zwischen Gasometer und Entertainment-Center: Markierung einer übergeordneten Ebene („Ebene 2“), Orientierungspunkt zu Garageneinfahrten, Portal am „Ende der Guglgasse“.
- Guglgasse: eng, dunkel, Verkehr, Verkehrsgeräusche.
- Warteplatz vor der Entertainment-Center-Rampe: kahl, schattig, windig, leer.
- Vorplatz mit U-Bahnstation: hell, weit, Bewegung, rasten, warten, Knotenpunkt, Verkehrslärm.
- Fernes Gasometer-Quartier südlich der Türme: Verkehr, eng, weit, dunkel, versteckt.
- Fernes Gasometer-Quartier im verbleibenden Bereich: Verkehr, laut, Gewerbe, offen.
- Bahndamm: weit, Aussichtspunkt, „Wildnis“, Quartiersgrenze, Begegnen.
- Wohnanlage „Ville Verdi“: würfelig versetzt, von der Gasometer-City „abgekoppelt“ und „eigenständig“, entfernt, unbekannt, Begegnung am Wohnweg
- Kindergarten und Spielplatz: fern, am Rand einer Siedlung, am Nachmittag schattig, den nahen Türmen stark untergeordnet, offen, Treffpunkt.

Anmerkung: Die Shopping-Mall konnte in diesen Untersuchungspunkt nicht aufgenommen werden, da ihre Ortsprägung vorrangig der eines Einkaufszentrums entspricht und nach gesonderten Theorien und Regeln der Gestaltung von Shopping-Malls zu analysieren wäre. Sie findet jedoch Eingang in eine kritische Betrachtung hinsichtlich künstlicher Atmosphären im nächsten Themenpunkt.

b) Szenographie, künstliche Atmosphären

Die räumliche Konstellation, die die Basis und Bühne für soziale Handlungen, oder die Bespielung eines Orts darstellt, kann als Ursache für Atmosphäre eines Orts bestimmend sein.

Die Anwendung der Szenographie, im Gegensatz zur oben erwähnten „natürlichen Atmosphäre“, wendet sich der Genese von Atmosphäre eines Orts zu.

Vor allem die Schaffung von künstlichen Orten wie Shopping-Malls, Erlebnisparks, Urban Entertainment-Center etc. zielt auf eine Umwandlung von Sehnsüchten in Bilder und Kulissen, also künstlichen Atmosphären ab.

Die Adaption von Merkmalen urbaner Orte wie Nutzungsmischung, Geschichtsbezug, Belebtheit, etc., schließt in dieser Art der Szenographie gleichzeitig das konzeptionell bzw. subjektiv definierte „Andersartige“, „Unerfreuliche“ oder „Hässliche“ aus (vgl. Baum, Martina, 2008, S.82).

Ein wesentliches Charakteristikum und ein Erfolgskriterium von Einkaufszentren ist die Inszenierung von „öffentlichem Raum“, über spezielle Gestaltungen, oder mittels zahlreicher Veranstaltungen. Mall-Räume entsprechen dabei z.B. „Straßen“ oder Plätzen mit Raummustern, die nach Maßgabe der BetreiberInnen einem „idealen“ städtischen Raum entsprechen sollen (vgl. Smolnik, Hannes, 2006, S.103f).

Es wird in dieser Arbeit aber vor allem versucht im äußeren Bereich des Gasometer-City-Quartiers Orte zu erkennen, die im Sinne einer Szenographie offenbar mit künstlichen Atmosphären ausgestattet worden sind.

GASOMETER-CITY:

- Shopping-Mall: Innerhalb der Gasometer-Türme ist eine Shopping-Mall integriert, wobei eine historisierende Inszenierung in Bezug auf die ehemaligen Gasbehälter nicht zu erkennen ist. Die Situierung von Plätzen und Verbindungswegen innerhalb der Shopping-Mall und deren Ausstattung mit Cafés im szenographischen „Straßenfreiraum“, kann ein Indiz für die Genese bzw. Adaption von Belebtheit sein. Die Plätze befinden sich jeweils im Mittelpunkt des kreisförmigen Grundrisses der Gasometer A bis C und können mit der Eigenschaft einer adaptierten Zentralität wahrgenommen werden. Subjektive Aneignung oder das „konzeptionell Andersartige“ ist in der Shopping-Mall ausgeschlossen. Zusätzlich sind Wachdienste

innerhalb der Shopping-Mall im Einsatz, die eine Einhaltung von „Verhaltens-Regeln“ überwachen.

- Vorplatz vor dem Bürogebäude „Office Campus Gasometer“: Die Bezeichnung eines Platzelementes als „Kirschgarten“ ist vorrangig aus Werbemittel zu lesen. Die symbolische Antizipation von Obstwirtschaft in Form eines „Kirschgartens“ kann subjektiv nicht identifiziert werden. Die künstliche Atmosphäre kann zumindest aufgrund eines Bebauungs- bzw. Gestaltungskonzepts abgelesen werden, das eine räumliche und „politische“ Verstärkung der Zugehörigkeit zum Bürogebäude vornimmt. Schließlich handelt es sich um eine Baumreihe am Platzrand, die dem Prinzip einer Allee entsprechen könnte.
- Wartepplatz neben dem Entertainment-Center: An diesem Ort mischen sich die „natürliche Atmosphäre“ einer „normalen“ Straßenkreuzung im Zentralbereich der Guglgasse mit der künstlichen Atmosphäre einer Platzgestaltung. Fünf Betonplatten sind als Wartebänke „lesbar“. Der künstlich atmosphärische oder szenographische Beitrag der gegeneinander versetzt angeordneten Wiesenflächen und Gabionen-Blöcke mit rechteckigem Grundriss, ist nicht klar.

Der Einsatz szenographischer Mittel für die Gestaltung von künstlicher Atmosphäre im Quartier der Gasometer-City ist in einer Gesamtschau nicht vordergründig feststellbar, abgesehen vom Raumsystem der Shopping-Mall.

Es scheint eher die ökonomisch orientierte Planung von Parzellennutzungen zu jener Atmosphäre zu führen, die aktuell bestimmte Orte der Gasometer-City aufweisen.

Planungsbeschreibungen zur Gasometer-City beziehen sich in erster Linie auf die Architektur einzelner Objekte bzw. auf den Innenausbau der Gasometer-Türme.

Das atmosphärische Zusammenspiel der Bau- und Freiraumstrukturen im Quartier scheint ursächlich einer zeitlich und räumlich bestimmten Bausequenz zu entspringen und weist keine zusätzliche, künstliche Atmosphäre auf.

Vielmehr überwiegen die atmosphärischen Aspekte entsprechend oben erwähnter Zusammenhänge (siehe Punkt 3.3.4 a, „Subjektive Sicht, Ausstrahlung, Stimmung“).

c) Geschichte des Orts, Mythenpotenzial

Die Geschichte eines Orts, die nicht nur über Erzählungen oder Bilder nachvollziehbar wird, sondern auch durch vorhandene Strukturen oder Texturen vermutet oder erkannt werden kann, verleiht einem Ort ein gewisses Mythenpotential.

Geschichte, im Zusammenhang mit urbanen Orten, soll jedoch nicht als Historisierung oder Musealisierung verstanden werden. Vielmehr stellt sie eine zeitlich offene Abbildung politischer, kultureller oder wirtschaftlicher Entwicklung dar, die sich an diesen Orten manifestiert.

Es erfolgt eine Materialisation der Geschichte mit symbolischem Potential, wenn z.B. ehemalige industriell genutzte Gebäude als Gehäuse vergangener gesellschaftlicher Formation „überlebt“ haben oder „wiederbelebt“ wurden.

Die Spannung zwischen eigentlicher Bedeutung und aktueller Nutzung eines Orts, erzeugt einen ökonomischen und symbolischen Überschuss, der diese Orte zu „Inseln“, oder Möglichkeitsräume werden lässt (vgl. Baum, Marina, 2008, S.82).

Dort, wo das Ende einer industriellen Produktion noch nicht das Ende seiner Ambivalenz ist, sind nach einer Stilllegung die Grenzen des anerkanntermaßen Sichtbaren und kulturellen Sichtbaren - wie z.B. Mauern, Zäune, Ruinen oder kontaminierter Boden - zu überwinden.

Eine gewissermaßen anarchische Situation dieser „Löcher in der Stadt“ bietet Platz für „Pioniere“, die ehemalige Industrieareale z.B. als Spielraum neu entdecken. Über konkrete Nutzungsansprüche wie Ateliers für Künstlergruppen, Büroplatz für aufstrebende Unternehmen, Techno-Events und anderen Kunstereignissen, können ehemalige Industrieareale zu experimentellen Orte postindustrieller Kreativität gewandelt werden. Damit ist die Genese eines Spannungsfeldes möglich, die Industriebrachen als Orte der Chance und des Reichtums bis hin zu Orten mit der Auffassung als Krisen- und Armutssymptom bezeichnen lässt. Ebenso kann die Ansicht über diese Orte als wertvoller

Stadtteil, jener Perspektive des Orts als exterritoriales Gebiet zweifelhafter Qualität gegenüberstehen (vgl. Hauser, Susanne, 2004, S.146ff).

Eine Neuordnung dieser Areale, aufgrund veränderter gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Bedingungen, führt diesen „Orten des Umbruchs“ das Potential von „Chaos“, Freiheit, Anti-Perfektion, Rauheit und unbestimmter Funktionen zu.

Dieses Potential stellt für urbane Orte unabdingbare Elemente dar, die die Vielfalt an Bedürfnissen und Vorlieben nach „Wildwuchs“, Nischen und Mobilisierung räumlicher Ressourcen zulassen sollten. So kann Urbanität das Zulassen von Widersprüchen bedeuten, die über die Geschichte eines Orts und dessen funktioneller Wandelbarkeit gestützt werden (vgl. Baum, Martina, 2008, S.82).

GASOMETER-CITY:

- Gasometer-Türme: Die Gasometer-Türme stellen den dominant sichtbaren Teil der Gasometer-City dar. Sie treten als „wiederbelebte“, historische Gehäuse ehemaliger industrieller Produktion und zentralisierter Energieversorgung in Erscheinung. Die äußere Hülle enthält im Wesentlichen die ursprüngliche Textur und Struktur. Die Sockel-Böschungen, mit Wiesen- und Sträuchern gesäumt, verweisen ebenso auf die ursprüngliche Gestaltung der Sockel Flächen.
Die visuelle Überdauerung einer Nutzungsgeschichte trifft auf die Dichte aktueller Nachnutzungen wie Wohnen, Arbeiten, Unterhaltung und Konsum.
Allerdings scheint dieser „Ort des Umbruchs“ - wie oben vorweggenommen - das Potential von „Chaos“, „Rauheit und unbestimmter Funktionen“, etc. als atmosphärischen Beitrag nicht mehr zu enthalten. Es verblieben Orte, die dieses Mythenpotenzial der Gasometer-Türme aus subjektiver Sicht relativ schwach erzeugen bzw. aufrecht halten. Es sind dies die folgenden Orte:
- Bermen-Wege: Erhaltene Stufen an den alten (funktionslosen) Portalen sind als Konzentrationspunkte „sozial unkontrollierter“ Nutzung erkennbar: Kritzeleien an den Toren, Stufen und am gegenüberstehenden Geländer. Diese Spuren können auf eine dysfunktional nutzbare „Rest-Wildheit“ dieses Orts hindeuten. Gleiches gilt für den dunklen, nischenartigen Bereich zwischen Gasometer A und B: Trittspuren im Kies und Kritzeleien sind hier konzentriert auffindbar.
- Begrünte Sockel-Böschungen: Diese Bereiche besitzen im Prinzip ebenfalls einen Rest an „Wildheit“. Die Nutzung scheint jedoch gemäß Interviews vor Ort einerseits von der Anlagen-Verwaltung untersagt zu sein, andererseits ist die Nutzung auf Grund der vorgesehenen Bepflanzung (*Lonicera japonica* bei Gasometer B, sonst überall Wiese) und Steilheit (ca. 30° Gefälle), sowie teilweise durch betoniere, hohe Böschungsabbrüche so gut wie unmöglich. Eventuell sind die Böschungen im Winter zu einem geringen Teil mit Schlitten etc. befahrbar. Das Mythenpotenzial dieser Böschungen kann durch Erzählungen oder alten Fotos aufrechterhalten werden. Das Sichtbare der Böschungen entspricht letztendlich dem Prinzip und der Nutzbarkeit von Begrünungsmaßnahmen im Sinne eines Abstandsrüns.
- Das Industriegebiet „Wienenergie“: Das Industriegebiet östlich der Gasometer-City ist gänzlich durch einen Zaun baulich vom umgebenden „Öffentlichen“ abgetrennt. Der ehemals industrielle Bezug zwischen den Gasometer-Türmen und Gaswerk „Wienenergie“ ist über einzelne historische Gebäude im Gaswerk-Gelände ausschließlich visuell gegeben. Es sind dies Bauwerke wie z.B. der ehemalige Wasserturm oder die ehemaligen Verwaltungsgebäude, die zum weiteren Erhalt saniert wurden. Der Sichtbezug zu diesen Gebäuden stellt für manche BewohnerInnen der Gasometer-City ein Mythenpotential her. Hierbei kann allerdings ausschließlich das Museale angesprochen werden.
- Das südlich gelegene Areal zwischen Gasometer-Türme und Bahndamm enthält Bau- und Freiraum-Strukturen, sowie Flächennutzungen, die einen Bestand aus der Zeit der industriellen Gasproduktion bzw. des früheren landwirtschaftlichen Wirtschaftens darstellen. Die „Wildheit“ oder das „Mythenpotential“ können jedoch nicht „aktiviert“ werden, da eine Nutzung aufgrund Privatheit und beinahe vollständige Umzäunung dieser Flächen unmöglich ist. Aus „Ebene 1“ der Bermenwege bzw. aus Sicht des Bahndamms ist zumindest ein

historischer „Rückblick“ möglich, der die Atmosphäre vergangener, ökonomischer Ortsprägung distanziert erlebbar macht und in diesem Rahmen die Genese eines Mythenpotenzials ermöglicht.

- **Bahndamm:** Der Bahndamm stellt einen Ort des „Umbruchs“ dar. Er bildet einen Freiraum, der das Bedürfnis nach „Wildwuchs“ erfüllt. Entlang seiner noch bestehenden Schienenführung konnten räumliche Ressourcen mobilisierbar gemacht werden, die z.B. zum (Hunde-)Spaziergehen genutzt werden. Die ursprünglich „chaotische“ Dimension dieses Bahndamms scheint jedoch in einem ersten Schritt bereits etwas reduziert worden zu sein, indem Pionier- oder Spontanvegetation am „wilden“ Pfad entlang der Gleise entfernt wurde und für eine bequemere Erschließung dieser Weg mit einer Kiesdecke versehen wurde. Die Schaffung einer künstlichen Wildnis mittels ungeschnittener Gräserarten entlang des Wegs und zwischen den Bahnschwellen, kann als Gestaltung einer „künstlichen Wildnis“ verstanden werden. Das Mythenpotenzial des Bahndamms bezieht sich im nutzbaren Abschnitt auf den ehemaligen Schlachthof „St.Marx“. Dieser historische Hintergrund ist gemäß Spontaninterviews vorwiegend den älteren BewohnerInnen bekannt, die den Bahndamm als Ort in Erinnerung haben, an dem lange Waggon-Zeilen mit lebenden Rindern vollgepfercht für eine Weiterfahrt in den Schlachthof „geparkt“ wurden. Fliegen, verschiedene Geräusche, Gerüche und Laute aus den Waggonen sind den BewohnerInnen im Zusammenhang mit dem Bahndamm in Erinnerung, die damit das „Ländliche“ assoziiert haben.

d) Identität, Einmaligkeit und Originalität

Die Zusammensetzung vieler Einzelfaktoren als spezifische Komplexität eines Ortes, sowie seine Einprägsamkeit und Erinnerbarkeit, wird durch die Identität des Ortes widergespiegelt.

Identität (oder „place identity“) bedarf des Faktors Zeit, um eine Identifizierung der BewohnerInnen oder BesucherInnen mit dem entsprechenden Ort zu ermöglichen.

Prägnante Elemente wie räumliche Strukturen, Symbole, Ereignisse, eigene Erlebnisse, aber auch Aneignung durch praktische Inbesitznahme oder Einbeziehung in den Alltag, tragen dabei zur Genese einer Vorstellung von einem bestimmten Ort bei.

Sie sind die Basis für eine Übernahme von Verantwortung für einen Ort selbst und den Geschehnissen an diesem Ort (vgl. Baum, Martina, 2008, S.83).

Wichtig erscheint in diesem Zusammenhang, dass Identität durch Gestaltung allein nicht hergestellt werden kann und Gestaltung den suburbanen Raum - z.B. jener der Gasometer-City - nicht in seiner Ganzheit umfassen kann. Allerdings besitzt Gestaltung die Aufgabe einer Mitwirkung an einer Identifikation von und mit urbanen Orten, im physisch-materiellen Sinn (vgl. Lampugnani, Vittorio, Magnago; Noell, Matthias, Noell, 2007, S.38f).

Die Lesbarkeit und Erinnerbarkeit von einprägsamen Elementen, z.B. durch eine bestimmte Anordnung und Struktur von Gebäuden und Straßenzügen, aber auch die räumliche Erfahrung im Beisein von anderen Menschen und symbolische Bedeutung von Bau- und Freiraumstrukturen, kann die Erinnerbarkeit eines Ortes ermöglichen, der dadurch zu einem individuell erfassbarem Bestandteil einer mentalen Karte vom Quartier oder des jeweiligen Stadtteils wird (vgl. Lynch, Kevin, 1960, S.8ff).

GASOMETER-CITY:

Im Quartier der Gasometer-City können gemäß Interviews und eigener Erfahrung folgende Orte festgestellt werden, die ein Potential für Identität enthalten:

- **Gasometer-Türme:** Wie oben beschrieben, wird durch das „unausweichliche“, äußere Erscheinungsbild der Türme oder ein eventuell verinnerlichter Mythos Teil einer „place identity“. BewohnerInnen der Türme bezeichnen die Innenansicht des historischen Gasometer-Gehäuses und auch die Bauweise des Innenausbaus als einprägsam und markant. Die Türme stellen bauliche und räumliche Strukturen dar, kombiniert mit den Symbolen der industriellen Vor-Nutzung.

An dieser Stelle ist hervorzuheben, dass für bestimmte BewohnerInnen oder BesucherInnen der Gasometer-City die Türme eine Assoziation an die Zwischennutzung für „Gasometer-Raves“ herstellen oder bewahren. Selbst wenn es die leeren Turm-Hallen, in denen diese

Raves abgehalten wurden, nicht mehr gibt, sehen sich diese Personen gemäß Interviews noch mit dieser Eigenschaft der Gasometer verbunden. Sie sind Teil einer bestimmten Kultur-Gesellschaft, die das Erlebnis dieser Zwischennutzung als Aspekt der „Wildheit“ einer industriellen Branche mit anderen teilen können und dadurch der Wohnanlage auch einen Anteil an Originalität und Identität zuweisen.

Die Betreiber der damaligen Gasometer-Raves bezeichnen ihre Rave-Veranstaltungen immer noch z.B. als „Gasometer-Experience“, obwohl sie nicht mehr an diesem Ort und auch nicht mit einer vergleichbaren Szenographie diese Raves abhalten können. Dies könnte ein Hinweis auf die Verbundenheit mit früheren Erlebnissen damals einzigartiger räumlicher und symbolischer Charakteristik sein, die mit den Gasometer-Türmen nach wie vor assoziiert wird. Gemäß Interviews ist aus Sicht der BewohnerInnen der Türme und des „Wohnschildes“ der Ausblick auf einen Ausschnitt der umgebenden Stadt („Stephansturm“, „Riesenrad“, „Kahlenberg“, „Millenium-Tower“) wichtiger Bestandteil für Identifikation mit diesem Ort. Dies bedeutet aber auch, dass BewohnerInnen, die z.B. in dunklen oder engen Gasometer-Räumen wohnen, oder in Interviews für sich einen Mangel an Freiraum-Strukturen im Quartier der Gasometer-City feststellen, an diesen Ort dadurch dennoch für sich starke Attribute für Identifikation finden.

Die BewohnerInnen der Gasometer-Türme betonen im Zusammenhang mit ihrer Wohnzufriedenheit ihre Identifikation mit dem äußeren Erscheinungsbild der Türme, sowie mit dem Warenangebot innerhalb der Shopping-Mall (vgl. Schliksbier, Tina, 2003, S.102). Welche symbolische Werthaltung für eine Identifikation der BewohnerInnen mit der Gasometer-City, oder mit den Gasometer-Türmen am stärksten wirksam ist kann aufgrund einer fehlenden Untersuchung diesbezüglich nicht nachvollziehbar dargestellt werden. Eine Analyse analog der strukturalistischen Theorie, oder eine Analyse hinsichtlich des Prinzips „Habitus“ (Pierre Bourdieu) etc. könnte hierzu eventuell einen Beitrag leisten.

- Shopping-Mall: Als „einzigartig“ oder „einmalig“ wird die räumliche Integration einer Shopping-Mall in die Gasometer-Türme empfunden. Das Marketing der Gasometer-City-Betreiber-gesellschaften wirbt in besonderem Maße mit der inneren Erschließbarkeit dieses Einkaufszentrum. Zusätzlich scheint von den BewohnerInnen und BesucherInnen wie bereits oben erwähnt hoher Wert auf eine kommerzielle Vielfalt dieser Shopping-Mall gelegt zu werden, die sie als Teil ihrer Identität verstehen (vgl. ebenda, S.102). Es werden von den BewohnerInnen zum Zeitpunkt dieser Arbeit Mängel in puncto Anzahl an Geschäften oder eine geringe Produktvielfalt reklamiert, oder in Internet-Foren und mit Betreiber-Gesellschaften diskutiert. Daraus könnte eine symbolische Qualität der Shopping-Mall als spezifischer Einzelfaktor für Identifikation mit dem Ort der Gasometer-City abgeleitet werden. Es scheint sich dabei um einen Vorgang zu handeln, der über den alltäglichen Einbezug der Shopping-Mall, eine Übernahme einer Verantwortung von den BewohnerInnen für diesen Ort bewirkt.
- Strukturen oder Elemente in der Gasometer-City und im fernen Quartier:
Im Zuge dieser Arbeit wurde versucht, anhand von „spontenan City-Mind-Maps“ (bzw. kognitiven Karten) verschiedener Gasometer-BewohnerInnen festzustellen, welche Elemente oder Strukturen innerhalb und außerhalb des Quartiers für die Erinnerbarkeit eines Orts und seiner Umgebung identifiziert werden.
Dabei war festzustellen, dass über alltägliche Erfahrungen bestimmte Orte als Orientierungspunkte erkennbar sind.
 - Das Resultat sind folgende Elemente wie z.B. Gebäude, Wege oder öffentliche Einrichtungen:
Gasometer-Türme, Gaswerk (Industriegebiet), Bürogebäude, E-Werk, Wohnanlage „Ville Verdi“, Kulturzentrum „Arena“, U-Bahn-Werkstätten, Ostbahn (-Brücke), Gaswerksteg in Richtung Prater, Busbahnhof, Autohändler, U-Bahnstation vor Ort, U-Bahnstation „Wien-Mitte“, U-Bahnstation „Rochus-Markt“, U-Bahnstation „Enkplatz“,

Post (Simmeringer Hauptstraße), Stephansplatz, Apotheke in den Gasometer-Türmen, Friedhof „Unter der Kirche“, tw. der Hybler-Park.

- Interessant und eventuell nicht unbedeutend ist, dass folgende Elemente oder Funktionen nicht Bestandteil individueller, spontaner Mind-Maps sind: Bahndamm, die Guglgasse, das Entertainment-Center, Wege durch das südliche Areal zwischen Gasometer und Bahndamm, diverse Gewerbegebiete im fernen Quartiersbereich, Wartepplatz an der Entertainment-Center-Rampe, Spielplatz, Bermen-Wege, Sockelböschungen mit Rampen und Treppen, Vorplatz des „Office Campus Gasometer“, Bürogebäude Vorhof mit Restaurant zu Beginn der Guglgasse („Adler&Ameise“), Wartepplatz bei der U-Bahnstation vor Gasometer A, Brücke zwischen Gasometer und Entertainment-Center, Schule, Hotel, Tankstelle, Vereinsgebäude „Wienenergie“.

Identität, Einmaligkeit und Originalität als Teil-Elemente der atmosphärischen Dimension urbaner Orte werden offenbar durch markante bzw. dominante Quartiers-Elemente gefunden, sowie über Orientierungspunkte wie U-Bahnstationen an denen unmittelbare „points of interest“ situiert sind. Zwischen diesen Orten zeichnet sich eine kaum bis gar keine erfahrbare Identifizierbarkeit mit diversen vorzufindenden Bau- und Freiraumstrukturen ab.

Im Abschluss dieser Arbeit soll versucht werden, Ursachen und Wirkung dieser Erkenntnis zu extrahieren.

3.4 Zusammenfassung

Urbane Orte vereinen eine Vielzahl an Aspekten unterschiedlicher Teil-Qualitäten, die erst in ihrem Zusammenwirken Urbanität konstituieren und erfahrbar machen. Die Basiselemente entsprechen dabei jenen, die oben in Form von vier Dimensionen schrittweise angesprochen wurden:

- Räumliche Dimension
- Funktionelle Dimension
- Soziale Dimension
- Atmosphärische Dimension

Jede dieser Dimensionen verfügt wiederum über Teil-Qualitäten, die ebenso in einer Zusammenschau als Grundbausteine in Form von Teilaspekten urbaner Orte verstanden werden sollten.

Wichtig erscheint, dass dieses dargestellte, gegliederte Konzept urbaner Orte, sich als normatives Konzept zunächst dem europäischen städtischen Kontext zuwendet.

Über diese Perspektive der Mehrdimensionalität wird die Komplexität der Ursachen einer Genese und Wechselwirkung urbaner Orte näher beschreibbar.

Die Korrespondenz spezifischer Eigenschaften und Qualitäten von Orten mit den Dimensionen der Urbanität, weist Orte als Ausgangspunkt für Räume aus, in denen sich Urbanität manifestiert.

Die soziale Ebene im Verein mit der räumlich-baulichen Ebene eines urbanen Orts, bilden die Grundlage für ein Konzept urbaner Lebensweise, klar lokalisierbar und teilweise baulich festgelegt.

Der Konsens der zusammengeführten vier Dimensionen urbaner Orte, weist auf die Notwendigkeit hin, dass z.B. die einzelne Erfüllung einer geplanten, urbanen Teil-Dimension für eine erhoffte Ausprägung eines urbanen Orts nicht ausreicht.

Eine Grundlage für eine politische oder stadtsoziologische Diskussion zum Erhalt oder für eine Entwicklung spezifischer Identitäten urbaner Orte, sollte ein fachübergreifender Diskurs auf Basis dieses Dimensionen-Konzepts sein. Dadurch kann eine interdisziplinäre, planerische Entwicklung zur Förderung urbaner Orte beitragen.

Das Verständnis für die „Unvorhersehbarkeit“ im Rahmen „räumlicher Kontingenz“ als Teil-Aspekt urbaner Orte, z.B. über das Zulassen von funktionsdiffusen Räumen mit ihren dysfunktionalen Raumqualitäten, sowie das Erkennen der dafür nötigen Strukturen und Rahmenbedingungen, scheint unumgänglich für eine Vielfalt zu sein, die ein urbaner Ort entwickeln kann.

4. Schlussfolgerung zum Begriff „Insel-Urbanität“ am Beispiel der Gasometer-City

Im Folgenden soll über vorgefundene Orts- und Raum-Qualitäten der Gasometer-City eine Zusammenfassung der aktuellen städtischen Situation erfolgen.

Es werden Orte innerhalb der Gasometer-City hervorgehoben, die ein gewisses Ausmaß an Urbanität bzw. gegenteilige Qualitäten besitzen. Für eine bessere Nachvollziehbarkeit empfiehlt sich ein Vergleich mit Karte E im Anhang, bzw. mit den Karten A bis D.

4.1 Insel-Situation der Gasometer-City

Die Inselfituation der Gasometer-City kann aus folgenden Aspekten abgeleitet werden:

- Sehr Hohe Wohndichte im Verhältnis zum umgebenden Areal im Umkreis von ca. 400m – 700m. Die Anzahl der Wohnungen Gasometer-City (Gasometer-Türme und Wohnschild) liegt bei etwa 600 (vgl. Schliksbier, Tina, 2003, S.4), auf einer Fläche von ca. 5 Hektar. Das Umfeld ist entweder nicht bewohnt (Gewerbe, Industrie) oder verfügt im „ländlichen Bereich“ südlich der Gasometer-City über ca. 10 freistehende Wohnhäuser. Dieses Umfeld bedeckt eine Gesamtfläche von ca. 100 Hektar und bildet einen geschlossenen Gürtel um die Gasometer-City in der Breite von ca. 400m bis 700m.
- Höhere Dichte an Orten, die ein gewisses Maß an urbanen Aspekten aufweisen, als im Umfeld. Orte mit urbanen Eigenschaften finden sich Zentralbereich der Gasometer-City und werden im Anschluss hinsichtlich ihrer Qualitäten diskutiert. Der umgebende Gewerbe- und Industriegürtel, sowie die landwirtschaftlichen Nutzflächen weisen außer funktionalen Elementen wie Straßenfreiräumen und tw. dysfunktional nutzbaren Parkplätzen kaum urbane Orte auf.
- Isolationseffekte, die für BewohnerInnen besonders stark spürbar werden, wenn z.B. die U-Bahn ausfällt. Die physisch z.B. zu Fuß zu überwindende Distanz von ca. 700m, um Orte mit Zentralität aufsuchen zu können an denen z.B. Mittel für den Alltag oder Verkehrsinfrastruktur vorgefunden werden, wird aus der Perspektive der Gasometer-City relativ stark überschritten. Aus diesem Grund kommt dem U-Bahn-Anschluss eine sehr bedeutende Eigenschaft einer öffentlichen Einrichtung zu. Um z.B. ein Paket zur Post zu bringen, ist es notwendig, per U-Bahn zur nächsten, am schnellsten zur Verfügbarkeit stehende Poststelle zu fahren. Umso mehr scheint eine teilweise Kompensation dieses Isolationseffekts durch die Shopping-Mall, oder Entertainment-Center ein gebräuchliches Argument zu sein.

4.2 Urbanität der Gasometer-City

Eine Urbanität der Gasometer-City lässt sich über den Weg des Vergleichs von den Dimensionen urbaner Orte mit gefundenen Orts- und Raum-Aspekten bewerten.

Dabei ist festzustellen, dass es im Quartier der Gasometer-City zwar Orte gibt die urbane Eigenschaften besitzen, dies allerdings mit Einschränkungen, die dazu führen, dass dem Quartier gesamt keine Qualität in puncto Urbanität zugesprochen werden kann.

Dieser Vergleich ist in so ferne von Bedeutung, als das vergangene und aktuelle Stadtmarketing für dieses Quartier speziell das Urbane anspricht, als mystisches Reizwort für die umworbenen „young urban singles“.

Als Argument dieser Auseinandersetzung dienen vordergründig folgende Orte mit ihren jeweiligen Eigenschaften:

- Vorplatz vor dem Gasometer A: Dieser Ort zeigt sich mit der größten urbanen Ausprägung im Quartier, obwohl dennoch Mängel an Urbanität festzustellen sind. Er weist den wichtigsten Knotenpunkt im Quartier auf und bietet mit den Schnittstellen Shopping-Mall, Restaurant, Büro-Vorplatz, U-Bahn-Anschluss und Wartezone gleichzeitig eine Nutzungsmischung auf gleicher Ebene, die durch einen räumlichen Übergang aus der „engen“ Guglgasse zum „weiten“ Vorplatz, sowie mit dem atmosphärischen Element des weithin sichtbaren Gasometer-Turms A ergänzt wird.

An diesem Ort ist zudem ein Verweilen außerhalb des Konsums möglich.

Ein Mangel wird diesem Ort in dieser Arbeit über einen Bedarf höherer Nutzungsmischung, sowie über kaum funktionsoffene Qualitäten des Platzes zuerkannt. Die nötige Tag/Nacht-Belebtheit ist besonders zu Abendstunden kaum gegeben. Die Schnittstelle der Shopping-Mall ist außerhalb der Geschäftszeiten geschlossen, ebenso das Bürogebäude „Adler&Ameise“. Eine Verstärkung an Belebtheit und Orte mit Handlungskontingenz außerhalb des deterministischen Funktionalen des Vorplatzes scheinen nicht auf.

- Warteplatz neben der Entertainment-Center-Rampe: Dieser Ort liegt als Angelpunkt an einer strukturell bedeutsamen Stelle des Quartiers. Dennoch mangelt es hier an Lesbarkeit der vorhandenen Strukturen und räumlicher Verknüpfung zu umgebenden Funktionen und Freiräumen. Das Portal des Entertainment-Centers erscheint symbolisch als Nebenausgang bzw. Fluchtweg. Die bunte Fassade des Entertainment-Center-Gebäudes unterstreicht den Übergang von „öffentlich“ zu „privat“ in einer gut lesbaren Weise, allerdings grenzt sie am Ort des Warteplatzes ihr Inneres vom Außen besonders stark ab. Diese Abgrenzung wird durch den eher „technischen“ und zweckorientierten Rampenweg mit relativ kleinem, unauffälligem Portal verdeutlicht.

Zudem liegt der Warteplatz gegenüber dem relativ hohen Wohnschild mit hoher Wohndichte, das den Platz auf der Nordseite des Schildes abschattet und weit überragt. Die hohe Blickdichte vom Schild auf diesen Platz scheint überproportional im Sinne einer sozialen Kontrolle wirksam zu werden. Diese überdimensional empfundene, soziale Kontrolle liegt jedoch nur scheinbar vor, denn das relative Höhenniveau der ersten Wohnebene liegt bei ca. 20m, das eine soziale Interaktion auf gleicher Ebene nicht ermöglicht. Damit besitzt die soziale Kontrolle des Wohnschildes eher Fernwirkung. Eine Überwachungskamera, die auf den Warteplatz gerichtet ist, könnte ein Indiz für das Fehlen der Wirkung von „Augen auf die Straße“ sein, trotz hunderter Fenster („Augen“) des Wohnschildes. Das Urbane, das der Warteplatz aufweist liegt beinahe nur darin, dass er einen räumlichen Übergang zwischen „eng“ und „weit“ besitzt und zumindest geographisch an einem zentralen Punkt der Gasometer-City liegt.

- Guglgasse: Über ca. 400m erfahren die PassantInnen fast ausschließlich Garagen- und Lieferantenzufahrten. „Menschliche“ Interaktionsräume ergeben sich in erster Linie am Knotenpunkt Spielplatz, zum Teil temporär am Vorplatz „Office Center Gasometer“, unterhalb des Wohnschildes an dessen Eingang und dem temporären Zugang zur Konzerthalle, sowie am „Beginn“ der Guglgasse im Bereich des Restaurants am Vorplatz des Bürogebäudes „Adler&Ameise“ und Einrichtungen des Vorplatzes an Gasometer A. Sämtliche Treppenaufgänge zu den Gasometer-Türmen werden kaum genutzt (Steigung ca.58%). Sie dienen Einzelnen als Abkürzung aus dem Bereich der Gasometer-Brücke in Richtung Parkplätze entlang der Guglgasse. Leichter bewältigbare Bermen-Rampen sind entlang der Guglgasse nicht zu finden. Entlang der Guglgasse „kollidiert“ das „Vorne“ der zentralen Eigenschaft der Guglgasse mit dem „Hinten“ sämtlicher Gebäude, besonders dem „Hinten“ der Gasometer-Türme und des Entertainment-Centers. Durch diese bauliche Prägung der Guglgasse verliert dieser Ort an Urbanität.
- Spielplatz: Der Ort des Spielplatzes weist eine eindeutige Lesbarkeit auf und stellt einen wichtigen Knotenpunkt am „Ende“ der Gasometer-City dar. Er ist in erster Linie Treffpunkt für Kinder mit ihren Eltern. Eine weitere Nutzungsmischung an diesem Ort fehlt. Die Wirkung sozialer Kontrolle erfolgt an diesem Ort ausschließlich temporär, über die „Augen“ des „Office Campus Gasometer“. Wohnungseinheiten des Gasometer-Turms D beginnen erst ab ca. 33m. Zusätzlich befinden sich die Wohnungen in diesem Turm nach innen, von der denkmalgeschützten Hülle des Turmes distanziert. Ein Sichtkontakt mit dem Spielplatz ist damit ausgeschlossen. Die einzigen Aspekte, die diesem Ort urbane Eigenschaften verleihen, sind ein gewisses Maß an „peripherer“ Zentralität, Nutzungsoffenheit und Lesbarkeit.
- Bermen-Wege: Die Lage der Bermen-Wege verdeutlicht die Diskrepanz fehlender „menschlicher“ Interaktionsräume im öffentlichen Freiraum, innerhalb der Gasometer-City.

Sie befinden sich, gemäß Normierung in dieser Arbeit, auf „Ebene 1“ – also um ca. 8 Meter über dem Niveau der Guglgasse – und verfügen über eine Gesamtlänge von ca. 1km (!) über beinahe keine Schnittstellen, außer per Codierung gesicherte Treppenzugänge, die in erster Linie als Fluchtwege dienen und kaum alltäglich benutzt werden.

Die Konfrontation mit Garagenentlüftungen und „augenlosen“ Fassadenabschnitten bietet im besten Fall an der Gasometer-Brücke einen Interaktionsraum, der jedoch vorwiegend für das abgekürzte Verlassen der Shopping-Mall in Richtung Guglgassen-Parkplätze zum Teil genutzt wird.

Eine Besonderheit weist dieser Ort jedoch in puncto soziale Kontrolle auf. Durch das Fehlen dieses gesellschaftlichen Kontrollmechanismus, haben sich Stellen am Bermen-Weg herausgebildet, die als dysfunktionale Orte bezeichnet werden können. Besonders jene Orte, die als ehemalige Tore der Gasometer-Türme gedient hatten und im Zuge der Gasometer-Konvertierung funktionslos (geschlossen) worden sind, weisen durch Spuren, Kritzeleien eine wichtige Eigenschaft urbaner Orte auf, die eine Nutzbarkeit außerhalb des Konsums, außerhalb sozialer Kontrolle und außerhalb eines deterministischen Funktionsgehaltes ermöglichen.

Dieser Faktor spricht für die Urbanität der Bermen-Wege und verneint Aspekte der Urbanität für sämtliche Gasometer-Türme.

- Parkplätze südlich der Gasometer-City: Eine Fläche, die in erster Linie für parkende KFZs, für Lieferanten-Dienste und temporär als Mülllagerplatz genutzt wird, überschneidet sich mit der Nutzung als wichtiger Verbindungsweg zwischen U-Bahn-Station und Wohnanlage „Ville Verdi“. Durch die bauliche Prägnanz der Wohnanlage ist anzunehmen, in welche Richtung ein Verbindungsweg zu finden ist, allerdings führt dieser über ausschließliche KFZ-Parkplätze, bevor dieser nach Gasometer B in den eigentlichen Wohnweg der „Ville Verdi“ mündet. Der Mangel an Lesbarkeit ist zwar dem Vorplatz vor Gasometer A zuzuschreiben, in weiterer Folge jedoch verliert sich zunehmend die Orientierbarkeit aufgrund der fehlenden Lesbarkeit der Parkplatzflächen, die auch als Verbindungsweg dienen sollen. Die symbolische Unterordnung der BewohnerInnen und BesucherInnen unter dem geplanten Funktionsgehalt der Flächen für den KFZ-Verkehr, wurde in dieser Arbeit nicht analysiert. Im Zusammenhang zwischen der Gasometer-City und „Ville Verdi“ stellen diese Flächen einen „Graben“ dar der kaum weitere Interventionen zulässt und mit den genannten Eigenschaften keine Urbanität besitzt.

Dies war eine Auswahl an Orten, an denen Urbanität konstituiert werden könnte.

Einer Gesamtschau, in der urbane Orte über die Dimension des Räumlichen, des Funktionellen, des Sozialen und des Atmosphärischen als solche beschreibbar werden, folgt als Ergebnis dieser Arbeit die Erkenntnis, dass die Gasometer-City keine Urbanität besitzt.

Sie liegt strukturell stark isoliert in einem industriell und gewerblich geprägten Umfeld. Städtische und urbane Anleihen scheinen über öffentliche Verkehrsmittel wie U-Bahnanschluss oder Autobus-Linie den Mangel an Urbanität zu kompensieren. Künstlichen Atmosphären wie der Shopping-Mall kommt daher eine übergeordnete Bedeutung zu, obwohl es bei dieser Einrichtung (Einkaufszentrum als „ideale Stadt“) nicht um einen Ort mit Urbanität handelt.

Die Untersuchung des Begriffs der „Insel-Urbanität“ anhand des Beispiels der Gasometer-City in Wien, soll verdeutlichen welche Aspekte ein Stadtquartier einerseits von benachbarten Stadt-Quartieren isolieren können und andererseits, wie groß die Diskrepanz zwischen beworbener Urbanität durch Stadtmarketing und tatsächlich vorgefundener Urbanität auftreten kann.

4.3 Resultat

Die Gasometer-City ist in der Gesamtschau eine städtische „Insel“ ohne Urbanität.

Weitere Analysen könnten zeigen, in welchem Grad eine soziale Segregation in der Gasometer-City auffindbar ist, die durch Prozesse der Gentrifizierung den „Insel-Effekt“ verstärken könnte.

Aus einer optimistischeren Perspektive sollte jedoch ebenso deutlich werden, welches urbane Potenzial innerhalb der Gasometer-City vorhanden ist.

Literaturverzeichnis

- Allplan: Bürohaus Adler und Ameise 1030 Wien, Online im Internet:
http://www.allplan.at/fileadmin/Referenzen_TGA/KB-Buerohaus_Adler_und_Ameise.pdf, Stand 14.8.2010
- Architekturzentrum Wien: Entertainmentcenter Gasometer, Online im Internet:
<http://www.nextroom.at/building.php?id=63&sid=&inc=pdf>, Stand 5.7.2010
- Baum, Martina: Urbane Orte, Karlsruhe, 2008
- Becker, Jochen: Marketing Konzeption, 7. Aufl., München, 2001
- Brock, Bazon: Urbanität als Postulat. In: Bollmann, Stefan: Kursbuch Stadt: Stadtleben und Stadtkultur an der Jahrtausendwende, Stuttgart, 1999, 123-130
- Dirksmeier, Peter: Urbanität als Habitus, Bielefeld, 2009
- Dumreicher, Heidi; Kolb, Bettina: Sieben Thesen zur Qualität der Stadt, Öffentlicher Raum als Erlebnisraum, In: Selle, Klaus: Was ist los mit den Öffentlichen Räumen?, Dortmund u.a., 2003, 205-216
- Fassmann, Heinz; Hatz, Gerhard: Wien - städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen, Wien u.a., 2009
- Frick, Dieter: Theorie des Städtebaus, 2. Aufl., Berlin, 2008
- Fried, Christina; Pamminger, Thomas: Citybranding – Stadtimage und Stadtprofil – Konzepte und ihre Umsetzung am Lviv, Ukraine, Diplomarbeit, Wien, 2004
- Gasometer-Community: Das Portal und Forum der Gasometer in Wien, Online im Internet:
<http://www.gasometer.cc/>, n.a., Stand 30.8.2010
- Gasometer-Infoplattform, A: Informationen, Geschichte, Aktuelles über die Gasometer in Wien, Online im Internet: http://www.wiener-gasometer.info/index.php?/geschichte/geschichte_02a.php, Stand 10.6.2010
- Gasometer-Infoplattform, B: Kontrollamtsbericht KA IV – GU 19-6/03, Online im Internet: Stand 14.6.2010
- Gasometer-Infoplattform, C: Folder „Stadtentwicklungszone Neu Erdberg – Simmering, MA21A, Online im Internet: <http://www.wiener-gasometer.at/files/ma21-erdberger-mais-gebiet.pdf>, Stand 23.7.2010
- Gasometer-Infoplattform, D: FairLiving, Das Gesiba aktuell Journal, 3 Jahre Gasometer, Online im Internet: http://www.wiener-gasometer.info/dokumente/FairLiving_2-04.pdf, Stand 2.7.2010
- Gasometer-Infoplattform, E: Office Campus Gasometer, Stadtentwicklungszone Neu Erdberg – Simmering, Online im Internet: http://www.wiener-gasometer.at/files/ma21-erdberger-mais-office_campus.pdf, Stand 3.6.2010
- Hauser, Susanne; Kamleithner, Christa: Ästhetik der Agglomeration, Wuppertal 2006
- Hauser, Susanne: Industrieareale als urbane Räume, in: Siebel, Walter: Die europäische Stadt, Frankfurt am Main, 2004, 146-157
- Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter: Soziologie des Wohnens. Eine Einführung in Wandel und Ausdifferenzierung des Wohnens, 2. Aufl., Weinheim, 2000
- Heinemann, Georg; Pommerening, Karla: Struktur und Nutzung dysfunktionaler Räume, in: Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation: Notizbuch 12 der Kasseler Schule, 3. Aufl., Kassel, 1994, 1-123
- Institut für Stadt und Regionalforschung: Großprojekte als Instrument der Stadtentwicklungspolitik und –planung, Online im Internet: http://www.srf.tuwien.ac.at/lva/p3_grossprojekte/bericht_neu.pdf, Stand 7.6.2010
- Jacobs, Jane: Tod und Leben großer amerikanischer Städte, Frankfurt am Main u.a., 1963
- Korda, Martin: Städtebau: Technische Grundlagen, 5.Aufl, Wiesbaden, 2005
- Kröniger, Birgit: Der Freiraum als Bühne, München, 2007
- Lampugnani, Vittorio, Magnago; Noell, Matthias, Noell: Handbuch zum Stadtrand, Basel u.a., 2007
- Löw, Martina: Raumsoziologie, Frankfurt am Main, 2001
- Löw, Martina: Soziologie der Städte, Frankfurt am Main, 2010
- Lynch, Kevin: The image of the city, Cambridge u.a., 1960

- Maderthander, Wolfgang; Musner, Lutz: Die Anarchie der Vorstadt, das andere Wien um 1900, 2. Aufl., Frankfurt am Main, 2000
- Meffert, Heribert: Grundlagen der Absatzpolitik, 7. Aufl., Wiesbaden 1986
- MyKabelwerk: Kabelwerk-Forum, Online im Internet: <http://www.mykabelwerk.com/index.php>, n.a., Stand 25.8.2010
- Nextroom-Architekturdatenbank: roomz Vienna budget design hotel, Online im Internet: <http://www.nextroom.at/building.php?id=29713>, Stand 16.8.2010
- Office Campus Gasometer: Presseinfo, Online im Internet: <http://www.officecampusgasometer.at/presse/OCG-PRESSEINFO.pdf>, Stand 17.6.2010
- Paech, Niko; Pfried, Reinhard: Wie kommt das Soziale in die Nachhaltigkeit, in: Jahrbuch ökologische Ökonomik, 5. Soziale Nachhaltigkeit, Marburg, 2007
- Prominski, Martin: Landschaft entwerfen, Berlin, 2004
- Schliksbier, Tina: Wohnen in den Wiener Gasometern, Diplomarbeit, Wien, 2003
- Sieverts, Thomas: Zwischenstadt, 3. Aufl., Basel u.a., 1997
- Smolnik, Hannes: Das Einkaufszentrum als öffentlicher Raum, Diplomarbeit, Wien, 2006
- Stadtentwicklung Wien, A: Projekte Erdberger Mais, Aspanggründe, Arsenal, Online im Internet: http://www.iemar.tuwien.ac.at/mais/projekte-overview/projekte_f.html, Stand 7.6.2010
- Stadtentwicklung Wien, B: Impulsprojekt Gasometer im Zielgebiet Hauptbahnhof Wien – Erdberger Mais, Online im Internet: <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/zielgebiete/erdbergermais/teilgebiete/gasometerumfeld/gasometer.html>, Stand 18.6.2010
- Steinhäuser, Urta: Planen für die Wechselfälle des Lebens, in: Arbeitsgemeinschaft Freiraum und Vegetation: Notizbuch 16 der Kasseler Schule, 2. Aufl., Kassel u.a., 1993, 1-78
- Walther, Uwe-Jens; Jessen, Johann: Projektbericht „Die postindustrielle Stadt...“, Online im Internet: <http://home.arcor.de/postindustrielle.stadt/Pdf/Stadtmarketing.pdf>, Stand 18.5.2010
- WienLiving: Schräg&Schön, Online im Internet: http://www.awimmer.at/jart/prj3/wimmer/data/dokumente/Clippings/Ville%20Verdi/VV_Wien_living_200902.pdf, Stand 18.8.2010
- Wiener Sozialdemokratie: Das rote Wien, Weblexikon, Online im Internet: <http://www.dasrotewien.at/online/page.php?P=13629>, Stand 7.6.2010
- XXX Productions: CD-Cover, XXX Productions, „Gazometertraxxx“, Online im Internet: <http://www.raschberg.com/bachelor/gazometertraxxx/gazometertraxxx.png>, Stand 2.9.2010
- Zerres, Christopher; Zerres, Michael: Handbuch Marketing-Controlling, 3.Aufl., Berlin u.a., 2006

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1, S. 6: Untersuchungsgebiet Gasometer-City im XI. Wiener Gemeindebezirk, Basis-Daten aus Google-Earth 2010, eigene Bearbeitung

ANHANG

KARTE A – Gasometer-City, Übergänge eng > weit, Übergangsbereiche städtisch > ländlich

KARTE B – Gasometer-City, Orientierung, Lesbarkeit (im Zentralbereich), Garagen- bzw. Parkplatz-Zufahrtbereiche

KARTE C – Gasometer-City, Öffentlicher Raum / privater Raum, Schnittstellen öffentlich / privat

KARTE D – Gasometer-City, Soziale Kontrolle, Knotenpunkte, Transiträume: Schwerpunkt KFZ und Fußgänger

KARTE E – Auswahl an Besonderheiten des Gasometer-City-Quartiers und deren Nachbarschaftliches Umfeld