

Unterwegs in Erdberg

Über den Vienna International Busterminal und Privatisierungstendenzen an öffentlichen Busbahnhöfen

Tarek Diebäcker und Sophie Spanlang

Verkehrsknotenpunkte in Wien werden in den letzten Jahren durch vielfältige Privatisierungstendenzen geprägt: Einschränkungen der Zugänglichkeit, verstärkte Kontrollen durch Sicherheitspersonal sowie Ge- und Verbote hinsichtlich der Nutzung sind Beispiele aktueller Entwicklungsdynamiken. Diese spiegeln sich auch am größten Fernbusbahnhof Wiens, dem Vienna International Busterminal (VIB), wider. Dieser erfüllt derzeit, obwohl er durch ein privates Unternehmen betrieben wird, einen öffentlichen Zweck. Die geplante Einführung von Zugangskontrollen und der Einsatz von privatem Sicherheitspersonal zeigen jedoch eine Bewegung in Richtung fortschreitender Privatisierung. Die empirische Analyse dieses Spannungsfeldes zwischen öffentlich und privat am VIB ist Kern des vorliegenden Artikels. Dabei werden der derzeitige Stand mit möglichen Veränderungen in den kommenden Jahren verglichen und Auswirkungen für den derzeit in Planung befindlichen neuen Fernbusbahnhof in unmittelbarer Nähe des Ferry-Dusika-Stadions abgeleitet. Sollten sich die derzeitigen Entwicklungen in Zukunft weiter fortschreiben oder verstärken, ist zu befürchten, dass einst öffentliche Verkehrsknotenpunkte kaum noch für die Bewohner*innen der Stadt offenstehen.

1 Verkehrsknotenpunkte als Räume im Wandel

Seit rund zwölf Jahren wird ein Großteil des Wiener Fernbusverkehrs über den Vienna International Busterminal (VIB) in Erdberg im 3. Gemeindebezirk abgewickelt. In der Zwischenzeit hat der Aufschwung des Fernbusverkehrs für eine Vervielfachung des Passagieraufkommens gesorgt: Alleine am VIB werden mit Stand 2017 bei rund 80.000 An- und Abfahrten jährlich mehr als 2,1 Mio. Passagier*innen abgefertigt, das entspricht dem sechsfachen Wert verglichen mit der Eröffnung im Jahr 2007 (Blaguss Reisen GmbH 2017). Während in deutschen Großstädten wie München oder Berlin bereits zentrale Omnibusbahnhöfe errichtet wurden, verteilt sich der Fernbusverkehr in Wien auf mehrere dezentrale Standorte (Rosinak & Partner ZT GmbH 2015: 5). Um dem Wachstum der Fernbus

branche und den steigenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden, stellt die Stadt Wien bereits seit 2014 die Errichtung eines zentralen Fernbusbahnhofs in Aussicht, der den VIB in Erdberg sowie die parallel bestehenden kleineren Busbahnhöfe an einem Standort zusammenführen soll (Gebhard 2014). Nach mehreren Verzögerungen und weitreichenden politischen Debatten wurde schließlich im März dieses Jahres der Bau eines neuen Fernbusterminals in unmittelbarer Nähe des Stadion Center im 2. Bezirk bekanntgegeben (Magistrat der Stadt Wien 2019).

Die Neugestaltung von öffentlichen Verkehrsknotenpunkten in Wien ist in den letzten Jahren oftmals mit deutlichen Einschränkungen hinsichtlich der öffentlichen Zugänglich-

keit und der Nutzbarkeit einhergegangen. Der Umbau des Westbahnhofs und die Verlagerung des Schienenfernverkehrs zum Hauptbahnhof führten zum Beispiel zu einer veränderten Nutzer*innenstruktur im Bahnhofsgebäude sowie in seinem Umfeld (Imlinger 2016, Reibenwein 2017). Folgen davon waren unter anderem eine massive Aufstockung des Sicherheitspersonales und die Demontage von Sitzbänken im Zugangsbereich (ebd.). Für den neuen Hauptbahnhof wurde im vergangenen Jahr eine Nachtsperre zwischen 1:30 und 4:00 eingeführt (Kroisleitner 2018, Mathé 2018). Während die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) dafür organisatorische Gründe wie Reinigung und Instandhaltung angeben, lassen Medienberichte auf eine gezielte Verdrängung von wohnungslosen Menschen in den Nachtstunden schließen (ebd.). Das aktuellste Beispiel vergleichbarer Entwicklungen ist das im Frühjahr 2018 eingeführte Alkoholverbot rund um den Bahnhof Praterstern, dessen Auswirkungen sich bis in den nah gelegenen grünen Prater erstrecken (Gaigg 2019).

Die genannten Entwicklungen verdeutlichen, dass Umgestaltungprozesse von öffentlichen Räumen und öffentlichen Verkehrsknotenpunkten weitreichende Veränderungen für die angestammten Nutzer*innen dieser Räume bedeuten. In Bezug auf den nun beschlossenen Neubau eines Fernbusbahnhofs und der zuvor ebenfalls diskutierten Erweiterung des VIB in Erdberg gilt es daher eine Analyse der Öffentlichkeit des Busbahnhofs vorzunehmen. Der vorliegende Artikel soll anschließend an eine Einbettung in den theoretischen Kontext (Kap. 2) eine eingehende Betrachtung des Ist-Zustands am VIB bieten und Entwicklungstendenzen aufzeigen (Kap. 3). Darüber hinaus sollen Schlussfolgerungen für die Zukunft abgeleitet und ein Blick auf die mögliche Situation am neuen Standort geworfen werden (Kap. 4).

2 Schattierungen von Öffentlichkeit im Stadtraum

Das einst vorherrschende Paradigma einer trennscharfen Klassifizierung von Stadträumen in öffentliche und private Räume ist im theoretischen Diskurs mittlerweile weitgehend aufgelöst worden. Der deutsche Soziologe H. P. Bahrdt (1969: 69) war etwa der Auffassung, dass alltägliches Leben entweder in Öffentlichkeit oder in Privatheit stattfindet und Lebensbereiche, die weder als privat noch als öffentlich charakterisiert werden können, an Bedeutung verlieren. Heutzutage wird hingegen ein vielfältigeres Bild von Stadträumen gezeichnet, wodurch eine Kategorisierung in ausschließlich öffentliche oder ausschließlich private Räume den Realitäten der Stadtentwicklung meist nicht mehr gerecht wird (Selle 2010: 48). Die Vielzahl an Begriffen, die Räume beschreiben, die sich zwischen den beiden Polen öffentlich und privat bewegen – wie „*öffentlich nutzbare Räume*“ (Selle 2010: 49), „*quasi-öffentliche*

Räume“ (Schmid 2011: 43) oder „*halb- bzw. teilöffentliche Räume*“ (Gungl et. al. 2017: 2) – verdeutlicht diese Entwicklung.

Auch Bahnhöfe für den Bus- und Schienenverkehr lassen sich in der europäischen Stadt des 21. Jahrhunderts nicht eindeutig als öffentliche oder private Räume beschreiben. Die Bahnhofsgebäude befinden sich oftmals im Eigentum von (teils staatlichen) Unternehmen, welche das Betreten des Bahnhofs (oder Teilbereichen) an den Besitz einer Fahrkarte koppeln, bestimmte Verhaltensweisen über eine Hausordnung untersagen oder mit privatem Sicherheitspersonal das Geschehen regulieren. Zugleich sind es Räume des öffentlichen Aufeinandertreffens, die einem öffentlichen Zweck dienen und in vielen Fällen öffentlich zugänglich sind. Dass sich Bahnhöfe häufig im Spannungsfeld zwischen öffentlich und privat widerfinden, ist weder ein lokales Phänomen noch betrifft es ausschließlich den Bahnverkehr. Das zeigt unter anderem eine Fallstudie von M. Akkar Ercan (2010: 22) im Stadtzentrum von Newcastle, bei der die Stadtforscherin die Auswirkungen der Neugestaltung eines Busbahnhofs auf den umgebenden öffentlichen Raum analysierte. Im Zuge dessen stellte Akkar Ercan große Veränderungen der Öffentlichkeit des Raumes fest, zum Beispiel durch eine sichtbare Verschiebung von öffentlichen hin zu privaten Interessen und der Verdrängung angestammter Nutzer*innengruppen (ebd.: 38, 45). Akkar Ercan orientierte sich bei ihrer Forschung an einem von S. I. Benn und G. F. Gaus geschaffenen Kategoriensystem zur Beschreibung der sozialen Organisation von Räumen, das von A. Madanipour im Jahr 2003 auf die Untersuchung des Öffentlichkeitsgrades von Stadträumen übertragen wurde. Das Kategoriensystem setzt sich dabei aus drei zentralen Indikatoren zusammen, die es ermöglichen, die scharfe Trennung zwischen Öffentlichkeit und Privatheit auf unterschiedlichen Ebenen aufzulösen (Bertch 1986: 647): Access (Zugänglichkeit), Agency (Akteur*innen) und Interest (Interesse).

Access bezeichnet grundsätzlich die Zugänglichkeit eines Raumes (Madanipour 2003: 98). Wenn ein Raum für alle gleichermaßen zugänglich ist, „*irrespective of their physical abilities, age, gender, ethnicity, income level and social status*“ (Madanipour 2010: 242) kann ein Raum tatsächlich als öffentlich bezeichnet werden. Der Begriff Agency beschreibt, wer den Raum zur Verfügung stellt und gestaltet, und darüber hinaus, welche Akteur*innen sich dort aufhalten und den Raum nutzen können (ebd.). In Bezug auf die Akteur*innen ist ein idealtypischer öffentlicher Raum ein „*place controlled by ‚public actors‘ (i.e., agents or agencies that act on behalf of a community, city, commonwealth or state) and used by ‚the public‘ (i.e., the people in general)*“ (Akkar Ercan 2005: 76). Interest als dritte Dimension von Öffentlichkeit stellt die Frage, welchen Interessen ein Raum dient (Madanipour 2003: 98). Ein öffentlicher Raum ist demnach „*a place which serves the public interest*“ (Akkar Ercan 2005: 76), dort wird also allen Mitgliedern der Gesellschaft die Kontrolle über den Raum

und dessen Nutzbarkeit zuteil (Akkar Ercan 2010: 24).

Nachdem sich dieses Kategoriensystem in der Praxis bereits zur Analyse von Stadträumen, die maßgeblich durch ihre Verkehrsfunktion geprägt werden, bewährt hat, soll es als theoretisches Fundament für die folgende empirische Analyse des VIB in Wien-Erdberg fungieren. Die Untersuchung des VIB entlang der genannten Indikatoren soll es so ermöglichen, unterschiedliche Schattierungen von Öffentlichkeit bzw. Privatheit in Bezug auf die Zugänglichkeit, Akteur*innen und Interessen vor Ort zu ermitteln.

3 Eine empirische Analyse: Wie öffentlich ist der Vienna International Busterminal?

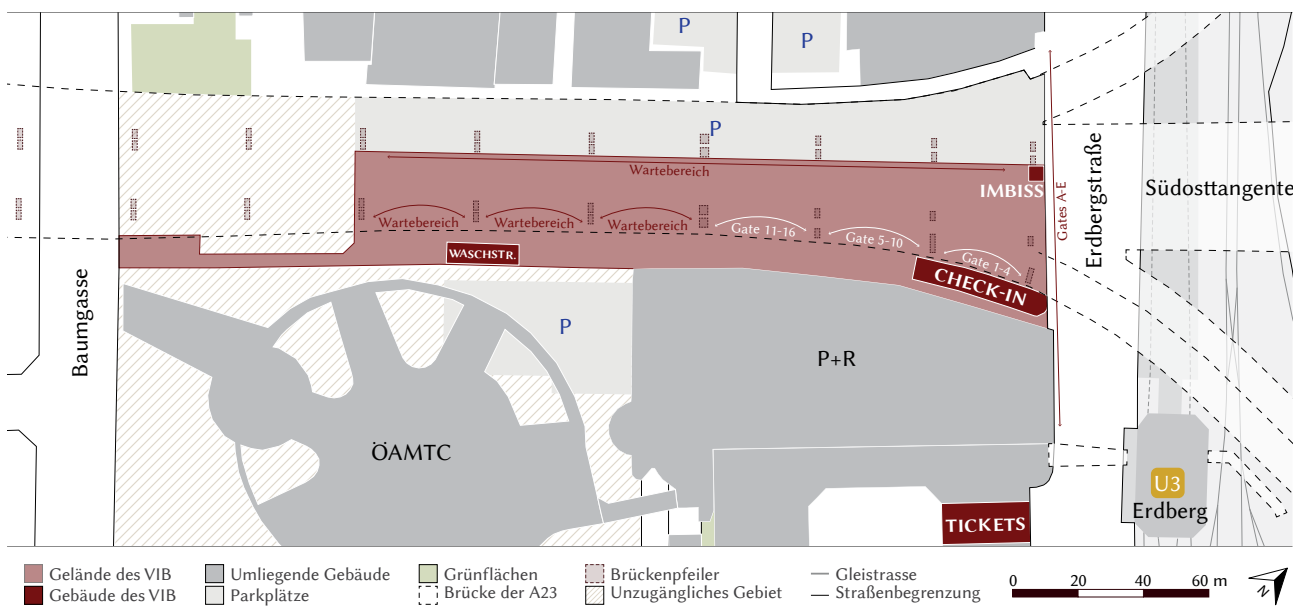
Der VIB liegt an der Erdbergstraße 200a im 3. Gemeindebezirk unmittelbar unter einer Autobahnbrücke der Wiener Stadtautobahn. Für den Fernbusverkehr bedeutet diese Lage eine direkte Anbindung an die A23 („Südosttangente“) und die A4 („Ostautobahn“) und somit an das hochrangige Straßennetz. Für Nutzer*innen des Bahnhofs bedeutet dieser Standort dem ORF Wien (2017) zufolge allerdings ein „optisch wenig attraktiv[es]“ Gelände, das „einer Weltstadt wie Wien unwürdig“ ist. Das Areal umfasst nach Auskunft der Betreiberfirma eine Fläche von 8.229 m² mit 16 Bussteigkanten (Gates 1-16) für die Ankunft bzw. Abfahrt von Reisebussen und fünf weitere Bushaltestellen (Gates A-E) im öffentlichen Straßenraum. Weitere Stellplätze für parkende Busse sind wie in Abbildung 1 ersichtlich in der Erdbergstraße abgewandten Bereich

angeordnet. Am Eingang zum Gelände des Busbahnhofs befindet sich das Check-In Gebäude, seit 8. Dezember 2018 gibt es etwa 60 m entfernt zusätzlich ein neues Verkaufslokal mit Infodesk, Shop und Bistro (Blaguss Reisen GmbH 2019b). Für die folgende Analyse des VIB wird der Untersuchungsraum auf das Kerngelände des Busbahnhofs unter der Südosttangente begrenzt (in Abbildung 1 rot eingefärbt).

3.1 Wie zugänglich ist der VIB tatsächlich – und für wen?

Um den Öffentlichkeitsgrad des VIB beurteilen zu können, wird im ersten Schritt die Zugänglichkeit des Areals beleuchtet. Die physische Zugänglichkeit des Busbahnhofs ist gemäß Erhebungen vor Ort derzeit nahezu uneingeschränkt möglich. Sowohl die Gates im Straßenraum als auch jene am Gelände des Bahnhofs können prinzipiell ohne Zugangskontrollen oder bauliche Abgrenzungen betreten werden. Auf der Homepage der findet sich allerdings folgender Hinweis: „Bitte bedenken Sie, dass der Zutritt zu den Haltestellen nur mit einem gültigen Ticket erlaubt ist!“ (Blaguss Reisen GmbH 2019b) – und dies gemäß der angeschlagenen Hausordnung auch nur dann, sobald der entsprechende Bus bereitgestellt wurde. Aus einem Gespräch mit Mitarbeiter*innen vor Ort ergab sich zudem, dass kurzfristig angedacht ist das Gelände mit Drehkreuzen abzuriegeln und Zugangskontrollen einzuführen, um das Areal somit nur noch Fahrgästen mit gültigem Ticket zugänglich zu machen. Überlegungen dazu könnten sowohl die Verdrängung unerwünschter Personengruppen als auch wirtschaftliche Interessen sein, da dann keine Tickets mehr in den Bussen selbst verkauft

Abbildung 1: Übersichtskarte des VIB-Geländes



Quelle: Kartengrundlagen: Stadt Wien – Vienna GIS, Schmid 2014, eigene Darstellung

werden könnten.

Das Check-In Gebäude kann derzeit zu den Öffnungszeiten (täglich von 6:30 bis 23:45) ohne gültiges Ticket betreten und genutzt werden (Blaguss Reisen GmbH 2019b). Der Aufenthalt im darin befindlichen Wartebereich sowie etwa das Nutzen der Sitzgelegenheiten und das Verwenden des WLANs ist kostenfrei möglich, solange keine (anhand der geltenden Hausordnung) Anordnung erlassen wird, eine bestimmte Aktivität zu unterlassen. Einige Leistungen innerhalb des Gebäudes sind jedoch kostenpflichtig, so etwa die Benutzung der mit Drehkreuzen und Videoüberwachung versehenen WC-Anlagen und die Verwendung der Schließfächer.

3.2 Wem gehört der VIB – und wer nutzt ihn?

Nach Beschreibung der Zugänglichkeit gilt es zu klären, welche Akteur*innen den Raum bereitstellen und welche ihn aktiv nutzen bzw. zumindest nutzen könnten. Der Busbahnhof liegt auf einem Grundstück unterhalb der Stadtautobahnbrücke und befindet sich (wie die Autobahn) im Eigentum der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG). Zeitgleich mit dem Entstehen des neuen Busterminals hat die Blaguss Reisen GmbH (Blaguss) laut eigener Auskunft am 1.7.2007 einen Pachtvertrag mit der Eigentümerin „im Rahmen einer üblichen und angemessenen Laufzeit mit der Option auf Verlängerung“ geschlossen. Auch die Einrichtung und Nutzung der fünf Gates im Straßenraum der Erdbergstraße wurde demzufolge beantragt und genehmigt.

Genutzt wird der Fernbusterminal in erster Linie von Reisenden sowie deren Angehörigen und den Mitarbeiter*innen der Busunternehmen. Derzeit sind 53 Länder bzw. 750 Destinationen von Erdberg aus erreichbar, wobei die Bandbreite von Regionen in Süd- und Osteuropa bis zu einzelnen nordeuropäischen Ländern reicht (Blaguss Reisen GmbH 2019c). Die insgesamt 210 Linien werden zum Teil von Blaguss selbst betrieben, großteils aber von anderen privaten Busanbieter*innen durchgeführt (Blaguss Reisen GmbH 2019a, Anderer 2017). Im Jahr 2017 nutzten 45 Busunternehmen den Standort, zentraler Player ist die FlixBus GmbH als derzeit führende Anbieterin von Fernbusreisen in Erdberg (ebd.). Zwar werden detaillierte Informationen zu den Buspassagier*innen durch Blaguss nicht erhoben, aufgrund der am stärksten nachgefragten Destinationen kann allerdings darauf geschlossen werden, dass Nutzer*innen der Busverbindungen überwiegend osteuropäische Kund*innen sind. Weitere Akteur*innen sind jene Personen, die am Bahnhofsgelände arbeiten: Die Mitarbeiter*innen im Check-In-Gebäude und im Verkaufslokal befinden sich dabei täglich fast rund um die Uhr am Gelände. Darüber hinaus halten sich nach Auskunft von Blaguss auch unerwünschte Personengruppen

am Gelände des VIB und in dessen Umfeld auf. Genannt wurden dabei bettelnde und wohnungslose Personen, Taschendieb*innen und Menschen, die informellen Handel betreiben. Bei mehrfachem Lokalaugenschein im Dezember 2018 wurden die genannten Personengruppen allerdings nicht angetroffen.

Um das Sicherheitsgefühl der Passagier*innen zu erhöhen, wurde laut Mitarbeiter*innen von Blaguss im Oktober 2018 in die Verbesserung der Beleuchtung und eigenes Sicherheitspersonal vor Ort investiert. Somit lässt sich hinsichtlich der handelnden Akteur*innen das vermehrte Setzen von privaten sicherheits- und ordnungspolitischen Maßnahmen erkennen. Eine Tendenz zu einer stärkeren Überwachung und der Verdrängung von stigmatisierten Personengruppen wird dadurch erkennbar. Das resultiert letztlich in einem Verlust von Öffentlichkeit am VIB-Gelände und einer gezielten Steuerung des Geschehens durch private Akteur*innen.

3.3 Welche Interessen dominieren im Raum – welche werden eingeschränkt?

Die Untersuchung eines Raumes in Bezug darauf, inwiefern öffentliche Interessen erfüllt werden und wie sich private Interessen im Raum manifestieren, ist dritter Bestandteil der empirischen Analyse. In Erdberg ergibt sich insofern eine spezielle Situation, da dem Standort einerseits als zentrale Drehscheibe für den Fernbusverkehr eine maßgebliche öffentliche Funktion zuteil wird, er aber von einem privaten Unternehmen betrieben wird. Der Geschäftsführer der Betreiberfirma, T. Blaguss, äußerte sich bereits vor einigen Jahren zu dieser Situation: „Wir sind zwar ein privates Unternehmen, erfüllen aber auch einen öffentlichen Zweck. [...] Wir können diese Last nicht alleine tragen.“ (Brnada 2013) Darin liegt zu einem Teil auch die sehr überschaubare architektonische Qualität bzw. der mangelnde ästhetische Mehrwert begründet. Während andernorts Busbahnhöfe als Visitenkarte einer Stadt fungieren, scheint die Stadt Wien nicht bestrebt zu sein, dass der VIB tatsächlich auch öffentliche Mehrwerte sicherstellt. Wie im Jänner 2019 bei einem informellen Gespräch mit Mitarbeiter*innen der Geschäftsgruppe für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und Bürger*innenbeteiligung, welche für die seit 2014 die laufende Standortsuche verantwortlich ist, deutlich wurde, soll sich das Betriebsmodell des Fernbusbahnhofs auch bei dem geplanten Neubau beim Stadion nicht ändern wird (Gebhard 2014). Die Stadt Wien werde – wenn überhaupt – nur bei der Errichtung unterstützend tätig sein.

Obwohl Blaguss ein Privatunternehmen ist, trägt der VIB zweifelsohne zur Erfüllung öffentlicher Interessen bei. Gleichzeitig dienen die Leistungen der Blaguss Reisen GmbH im Wesentlichen zur Realisierung privater Inter-

essen und einem möglichst profitablen Betrieb des Busbahnhofs. Dies zeigte sich besonders im Rahmen von Beobachtungen und Begehungen vor Ort bezüglich der Nutzungsverteilung. So nimmt beispielsweise der Imbissstand mit zugehörigem Schanigarten weite Teile der an die Erdbergstraße grenzenden Fläche ein, wodurch die öffentliche Nutzung des Geländes weiter eingeschränkt und vom öffentlichen Straßenraum abgeschnitten wird. Ein großer Flächenanteil des Geländes des VIB wird darüber hinaus als Parkplatz für wartende Busse genutzt, was zu einer weiteren Einschränkung der tatsächlichen Nutzbarkeit des Raumes führt. Würde der VIB zum Beispiel von der Stadt Wien selbst oder einem gemeinnützigen Rechtsträger betrieben, würde die Erfüllung öffentlicher Interessen wohl deutlicher im Raum sichtbar werden.

4 Die Zukunft des Fernbusverkehrs in Wien

Die empirische Analyse hat gezeigt, dass am VIB in Wien-Erdberg unterschiedliche Schattierungen von Öffentlichkeit sichtbar werden. Der Fernbusbahnhof befindet sich auf einem Grundstück der ASFINAG und wird von der Blaguss Reisen GmbH für ihre unternehmerischen Zwecke gepachtet. Zugleich trägt der größte Wiener Busbahnhof maßgeblich zur Abwicklung des öffentlichen Personenverkehrs bei und erfüllt dadurch einen bedeutenden Nutzen für die Öffentlichkeit. In Bezug auf die Dimensionen öffentlicher Räume nach Madanipour (2003) lässt sich festhalten, dass grundsätzlich eine allgemeine und unkontrollierte Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit besteht. Das Geschehen am VIB wird jedoch weitgehend durch private Unternehmen – allen voran von Blaguss und den vor Ort tätigen Busunternehmen – bestimmt. Zugleich unternimmt die Stadt Wien keine nennenswerten Bestre-

bungen, um die Realisierung öffentlicher Interessen am VIB dauerhaft sicherzustellen und zu einem Betrieb des Busbahnhofs im Interesse der Stadtbevölkerung beizutragen. Insofern ist es nicht überraschend, wenn der Fokus der Betreiberfirma weniger auf der Aufenthaltsqualität und der architektonischen Gestaltung des Areals liegt, sondern vorwiegend auf den effizienten Betrieb ausgerichtet ist.

Wie im März 2019 bekanntgegeben wurde soll innerhalb einer Planungs- und Bauzeit von fünf Jahren ein neuer Fernbusterminal neben dem Ferry-Dusika-Stadion und dem Stadion Center im 2. Bezirk entstehen (Magistrat der Stadt Wien 2019). Mit der Wien Holding GmbH ist ein stadt-eigenes Unternehmen für die Errichtung des Busbahnhofs zuständig, womit die Stadt Wien letztlich Verantwortung beim Bau des neuen Verkehrsknotenpunktes übernimmt (ebd.). Auskünften aus der Geschäftsgruppe für Stadtentwicklung, Verkehr, Klimaschutz, Energieplanung und BürgerInnenbeteiligung zufolge wird jedoch auch in Zukunft der laufende Betrieb maßgeblich durch ein privates Unternehmen übernommen werden. Das lässt darauf schließen, dass Entwicklungstendenzen, die aktuell am VIB in Erdberg beobachtet werden können, sich am neuen Standort sogar verstärken könnten. Dazu gehören etwa der vermehrte Einsatz von privatem Sicherheitspersonal und das Einrichten von Zugangskontrollen vor dem Betreten des Geländes des Busbahnhofs. Wenn die Wien Holding, die als stadt-eigenes Unternehmen kürzlich mit der Realisierung des neuen Fernbus-Terminals beauftragt wurde, offiziell das Ziel ausgibt, dort ein „attraktives Entree für Bus-Touristinnen und –touristen“ (Wien Holding GmbH 2019) und einen „Busbahnhof mit Flughafen-Feeling“ (ebd.) zu schaffen, ist zu befürchten, dass Verkehrsknotenpunkte in Zukunft weiter privatisiert werden und kaum noch für die Bewohner*innen der Stadt offen stehen.

Quellen

- Akkar Ercan, Müge (2010): Less public than before. In: Madanipour, Ali (2010): Whose Public Space? International Case Studies in Urban Design & Development: 21-50. Routledge. Abingdon (Oxon, UK).
- Akkar Ercan, Müge (2005): Questioning the „Publicness“ of Public Spaces in Postindustrial Cities. In: Traditional Dwellings and Settlements Review (Vol. 16, No. 2.): 75-91. URL: https://www.jstor.org/stable/41747747?seq=1#page_scan_tab_contents (07.02.2019).
- Anderer, Anna C. (2017): Vienna International Busterminal: Von Erdberg nach ganz Europa. Wiener Bezirkszeitung GmbH. URL: https://www.meinbezirk.at/landstrasse/c-lokales/viennainternational-busterminal-von-erdburg-nach-ganzeuropa_a2186437 (07.02.2019).
- Bahrtdt, Hans P. (1969): Die moderne Großstadt – soziologische Überlegungen zum Städtebau. Christian Wegner Verlag GmbH. Hamburg; zuerst veröffentlicht 1961 bei Rowolth Taschenbuch Verlag GmbH. Reinbek bei Hamburg.
- Bertch, Luisa (1986): Review on Public and Private in Social Life by S. I. Benn and G. F. Gaus. In: Ethics, 96, Nr. 3, S. 647-648. URL: <https://www.jstor.org/stable/2381085> (06.02.2019).
- Blaguss Reisen GmbH (2019a): Destinationen. URL: <https://www.vib-wien.at/de/reisen/destinationen> (07.02.2019).
- Blaguss Reisen GmbH (2019b): Fahrpläne. URL: <https://www.vib-wien.at>

at/de/fahrplaene (07.02.2019).

Blaguss Reisen GmbH (2019c): Vienna International Busterminal (VIB). URL: <https://www.vib-wien.at/de/vib-busbahnhof> (06.02.2019).

Blaguss Reisen GmbH (2017): Busterminal Wien: Von Erdberg nach ganz Europa. URL: https://www.tourismuspresse.at/presseaus-sendung/TPT_20170711_TPT0005/busterminal-wien-von-erd-berg-nach-ganz-europa-bild (09.05.2019).

Brnada, Nina (2013): Der Underdog der Bahnhöfe. Wiener Zeitung GmbH. URL: <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/panorama/wien/571716-Der-Underdog-der-Bahnhoefe.html> (06.02.2019).

Gaigg, Vanessa (2019): "Betteln und Herumlungern" in Wiener Volksprater verboten. STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H. URL: <https://derstandard.at/2000092742309/Betteln-und-Herumlun-ger-n-in-Wiener-Volksprater-verboten#> (09.05.2019).

Gebhard, Josef (2014): Großer Busbahnhof für Wien geplant. Telekurier Online Medien GmbH & Co KG. URL: <https://kurier.at/chronik/wien/grosser-busbahnhof-fuer-wien-geplant/79.260.116> (06.02.2019).

Gungl, Barbara/Studer, Heide/Thamm, Ulla/Weninger, Andrea (2017): Öffentliche Räume in Stadtentwicklungsgebieten Wiens. Stadtpunkte Nr. 23. Arbeiterkammer Wien. Wien.

Imlinger, Christine (2016): Endstation Westbahnhof. "Die Presse" Verlags-Gesellschaft m.b.H. Co KG. URL: <https://diepresse.com/home/panorama/wien/4940038/Endstation-Westbahnhof-> (09.05.2019).

Kroisleitner, Oona (2018): Wiener Hauptbahnhof ab sofort über Nacht gesperrt. STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H. URL: <https://derstandard.at/2000078942239/OeBB-verhaengt-kuenftig-Nachtsper-re-ueber-Wiener-Hauptbahnhof#> (09.05.2019).

Madanipour, Ali (2010): Whose public space? In: Madanipour, Ali (2010): Whose Public Space? International Case Studies in Urban Design & Development: 237-242. Routledge. Abingdon (Oxon, UK).

Madanipour, Ali (2003): Public and Private Spaces of the City. Routledge. Abingdon (Oxon, UK).

Magistrat der Stadt Wien (2019): Neuer Wiener Fernbusterminal entsteht neben dem Dusika-Stadion. Presse- und Informationsdienst der Stadt Wien (MA 53). URL: <https://www.wien.gv.at/presse/2019/03/06/neuer-wiener-fernbusterminal-entsteht-neben-dem-dusika-stadion> (09.05.2019).

Mathé, Alexander U. (2018): Harte Zeiten für Obdachlose. Wiener Zeitung GmbH. URL: <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/panorama/wien/962537-Harte-Zeiten-fuer-Obdachlose.html> (09.05.2019).

ORF Wien (2017): Wiener Busterminals einer „Weltstadt unwürdig“. Österreichischer Rundfunk, Stiftung öffentlichen Rechts. URL: <https://>

wien.orf.at/news/stories/2659605/ (06.02.2019).

Reibenwein, Michaela (2017): ÖBB: Bänke am Westbahnhof abmontiert. Telekurier Online Medien GmbH & Co KG. URL: <https://kurier.at/chronik/wien/oebb-baenke-am-westbahnhof-abmontiert/253.910.729> (09.05.2019).

Rosinak & Partner ZT GmbH (2015): Standortsuche Fernbusbahnhof Wien. Endbericht. Im Auftrag der Stadt Wien, MA 18. Oktober 2015. Wien.

Selle, Klaus (2010): Die Koproduktion des Stadtraumes. Neue Blicke auf Plätze, Parks und Promenaden. In: *dérive – Zeitschrift für Stadtforschung* (Nr. 40/41): 47-52. Wien.

Schmid, Christian (2011): Henri Lefebvre und das Recht auf die Stadt. In: Holm, Andrej/Gebhardt, Dirk (2011): Initiativen für ein Recht auf Stadt: Theorie und Praxis städtischer Aneignungen: 25-51.

Wien Holding GmbH (2019): Fernbusterminal kommt in die Leopoldstadt. URL: <https://www.wienholding.at/Mediaroom/News/Fernbusterminal-kommt-in-die-Leopoldstadt> (09.05.2019)

Abb. 1: Übersichtskarte des VIB-Geländes (eigene Darstellung; Kartengrundlagen: Stadt Wien –Vienna GIS, Schmid, Gerhard (2014): Fernbusterminal Wien. Vorstudie (Pre-Feasibility Study) i. A. der Stadt Wien, MA 46).