

win wi[e]n: blockentwicklung  
erdgeschosszone

B. Bretschneider

Berichte aus Energie- und Umweltforschung

**34/2008**

## **Impressum:**

Eigentümer, Herausgeber und Medieninhaber:  
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie  
Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Verantwortung und Koordination:  
Abteilung für Energie- und Umwelttechnologien  
Leiter: DI Michael Paula

Liste sowie Bestellmöglichkeit aller Berichte dieser Reihe unter <http://www.nachhaltigwirtschaften.at>  
oder unter:

Projektfabrik Waldhör  
Währingerstraße 121/3, 1180 Wien  
Email: versand@projektfabrik.at

# win wi[e]n: blockentwicklung erdgeschosszone

Optimierung des Blocksanierungsprogramms zur  
nachhaltigen Entwicklung der Erdgeschosszone  
und der (halb-)öffentlichen Räume

DI Dr. Betül Bretschneider  
UrbanTransForm Architektur- und Stadtforschung

Wien, Februar 2008

Ein Projektbericht im Rahmen der Programmlinie



Impulsprogramm Nachhaltig Wirtschaften

Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie



## Vorwort

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Ergebnisse eines beauftragten Projekts aus der Programmlinie *Haus der Zukunft* im Rahmen des Impulsprogramms *Nachhaltig Wirtschaften*, welches 1999 als mehrjähriges Forschungs- und Technologieprogramm vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gestartet wurde.

Die Programmlinie *Haus der Zukunft* intendiert, konkrete Wege für innovatives Bauen zu entwickeln und einzuleiten. Aufbauend auf der solaren Niedrigenergiebauweise und dem Passivhaus-Konzept soll eine bessere Energieeffizienz, ein verstärkter Einsatz erneuerbarer Energieträger, nachwachsender und ökologischer Rohstoffe, sowie eine stärkere Berücksichtigung von Nutzungsaspekten und Nutzerakzeptanz bei vergleichbaren Kosten zu konventionellen Bauweisen erreicht werden. Damit werden für die Planung und Realisierung von Wohn- und Bürogebäuden richtungsweisende Schritte hinsichtlich ökoeffizientem Bauen und einer nachhaltigen Wirtschaftsweise in Österreich demonstriert.

Die Qualität der erarbeiteten Ergebnisse liegt dank des überdurchschnittlichen Engagements und der übergreifenden Kooperationen der Auftragnehmer, des aktiven Einsatzes des begleitenden Schirmmanagements durch die Österreichische Gesellschaft für Umwelt und Technik und der guten Kooperation mit der Österreichischen Forschungsförderungsgesellschaft bei der Projektabwicklung über unseren Erwartungen und führt bereits jetzt zu konkreten Umsetzungsstrategien von modellhaften Pilotprojekten.

Das Impulsprogramm *Nachhaltig Wirtschaften* verfolgt nicht nur den Anspruch, besonders innovative und richtungsweisende Projekte zu initiieren und zu finanzieren, sondern auch die Ergebnisse offensiv zu verbreiten. Daher werden sie in der Schriftenreihe publiziert, aber auch elektronisch über das Internet unter der Webadresse <http://www.HAUSderZukunft.at> Interessierten öffentlich zugänglich gemacht.

DI Michael Paula

Leiter der Abt. Energie- und Umwelttechnologien

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie



## Kurzfassung

Eine nachhaltige Stadtentwicklung verlangt Neuschaffung und Sicherung der Frei- und Grünräume, ausreichende Nahversorgung, soziale Einrichtungen, emissionsarme Verkehrslösungen sowie einen geringen Bodenverbrauch. All diese Merkmale stehen mit der Erdgeschosszone und dem öffentlichen Raum der Stadt in einer engen Wechselbeziehung.

Die Städte Europas, u. a. auch Wien, sind zunehmend von Leerstand und Unternutzung der Erdgeschosszone betroffen. Der motorisierte sowie der ruhende Verkehr genauso wie die vermehrt abhanden kommenden Nahversorgungsbetriebe spielen dabei eine wesentliche Rolle.

Die Nutzbarkeit der Erdgeschosszone und der öffentlichen Räume ist auch in Wien eine Herausforderung für die Stadtverwaltung und die Planungsbehörden geworden. In den dicht bebauten Gebieten Wiens ist die Wohnqualität beeinträchtigt; in erster Linie wegen der wachsenden Immissionen, der knapp verfügbaren Frei- und Grünflächen und des Leerstandes und der Entfunktionalisierung der Erdgeschossräume. Die bislang multifunktionale historische Bebauung auf der Straßenebene verschleißt sich immer mehr. Die Nutzungsvielfalt bzw. die symbiotische Beziehung der BewohnerInnen und der Kleinbetriebe auf der Erdgeschossesebene wird schwächer.

Um dieser negativen Entwicklung entgegen zu wirken und um neue Planungs- und Steuerungswege zu definieren, wächst der Bedarf an Zusammenarbeit und Kooperation (in einem ressort-übergreifenden und interdisziplinären Prozess) von Planungs-, Umwelt- und Baubehörden, Organisationen für Wirtschaftsförderung aber auch EigentümerInnen, BewohnerInnen und Initiativen der Nahversorgungsbetriebe.

Das Wiener 'Blocksanierungsmodell' als Stadtsanierungsprogramm definiert eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Transformation der gründerzeitlichen Bebauung als Hauptziel. Daher eignet es sich zur Realisierung und Überprüfung der Maßnahmen zur Neunutzung, Neustrukturierung und Aktivierung von Erdgeschosszonen zusammen mit den angrenzenden Straßenräumen und innenliegenden Hofflächen.

Im Rahmen des Forschungsprojekts wurde die Praxis der Blocksanierung im Zusammenhang mit der Erdgeschosszone untersucht, um die neuen Potenziale angesichts der bereits erreichten Verbesserungen in der Bausubstanz und unter dem Aspekt der geänderten Rahmenbedingungen aufzuweisen.

Das Forschungsprojekt zielt auf folgende Handlungsbereiche:

- Vermehrung der öffentlichen sowie privaten Freiräume des Bebauungsblocks
- Restrukturierung der Erdgeschosszone und des Recyclings der Flächen der Straßenebene
- Lösung der Verkehrsprobleme auf der Ebene des Blocks/Viertels

Ein aktuelles Gebiet eines Blocksanierungsprogramms des 'wohnfonds\_wien' diene in seiner Konzeptplanungsphase als Simulationsmodell, um transferierbare Maßnahmen zu entwickeln und ihre Übertragbarkeit zu testen. Auf diesem Weg wurden die Rahmenbedingungen wie unterschiedliche Interessen und Bedürfnisse

der BewohnerInnen, EigentümerInnen, Kleinstbetriebe und sonstiger Beteiligter festgehalten, um Lösungsansätze und Handlungswege auszuarbeiten.

Es wurden folgende Arbeiten vorgenommen, um umfassende Informationen, Daten sowie Praxiserfahrungen, Anregungen und Vorschläge aller Beteiligten zu erhalten.

- Interviews sowie informelle Gespräche mit BehördenvertreterInnen, FachexpertInnen, LiegenschaftseigentümerInnen, BewohnerInnen und Kleinstbetrieben in Wien und in anderen Städten Europas,
- Fallstudien in Wien, Berlin, Leipzig und Basel,
- Einbeziehung themenverwandter Studien- und Forschungsberichte,
- Unterstützende Veranstaltungen zu Themen wie Blocksanierung, Sanierung, Beteiligung, Vorgärten, Grätzelmanagement und Belebung der Stadtkerne,
- Steuerung eines Beteiligungsprojektes für den Max-Winter-Platz im Blocksanierungsgebiet und Bewertung der Ergebnisse,
- Statistische Daten und Zahlen.

Es wurden umsetzbare Maßnahmen zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Umstrukturierung der Erdgeschosszone erarbeitet und Wege zu neuen organisatorischen, regulativen, planungsrechtlichen und planerischen Strategien aufgezeigt. Es wurden auch einige zukunftsweisende Vorschläge zur neuen Gestaltung und Begrünung der Blockstraßenräume bzw. Hofflächen im Pilotgebiet dargestellt, deren Realisierbarkeit noch detaillierter untersucht werden muss.

Die Ergebnisse sind nicht nur an die Sanierungsbehörde wohnfonds\_wien adressiert, sondern an alle Ämter der Stadt, wie Baubehörde, Stadtsanierung, Stadtplanung, Wohnbauförderung, Verkehrsplanung, Umweltschutz, Stadtgestaltung, Grünraumplanung und Wirtschaftsförderung.



## Abstract

Sustainable urban development requires more open and green areas, sufficient local supply and social infrastructure, convenient traffic solutions and lower land consumption in the high-density city centres. All these characteristics interact with the ground floor zone, street spaces and common areas within the urban fabric of the city. The ground floor zone as well as surrounding open spaces establish the quality of life and are key to the image of the cities.

The city of Vienna, like a number of other European cities, has a growing problem with vacant ground floors and deactivated desolate street spaces. The negative influence of private traffic and the disappearance of retail outlets are the main reasons for the current situation. The symbiotic relationship between the many user groups, local residents, small ground floor retail outlets and small-scale local economy are obvious. This coherence impacts on the quality of life in the neighbourhood.

Today, there is a growing necessity for comprehensive and interdisciplinary planning methods in participative and cooperative processes with the co-operation of stakeholders, urban renewal authorities, investors and tenants.

In this context, the project will develop new strategies for the improvement and recycling of ground floor zones in the urban fabric with all regulative, legislative and financial components in cooperation with planning authorities operating in different fields of urban planning. Interviews, hearings and case studies in other cities (Berlin, Leipzig and Basel) and cultural activities are some of the methods to define the way forward in planning.

The main aims of the project are:

- Creating more open and common spaces within the block structure in the courtyards of the building blocks
- Restructuring of ground floor zone and recycling of the ground floor level with the courtyards and the street spaces
- Creating solutions for traffic problems in the small scale of building blocks of the neighbourhood

The wohnfonds\_wien block renewal program is a convenient model instigated by the housing renewal authorities in Vienna because it also targets the improvement of the ground floor zone with the following aims:

- Opening the block courtyards of historical urban fabric to create accessible green spaces
- Creating common spaces between the building blocks, green parks and street spaces for different social groups of a urban renewal area
- Implementation of a block renewal management, coordinating stakeholders, tenants, retail outlets and service facilities — in the form of public private partnership.
- Redefinition of the density of urban fabric on the basis of the new master plans for the urban renewal area.

Although the urban renewal program is geared towards a comprehensive urban revitalization of the whole neighbourhood, its implementation has fallen short of target with regard to ground floor zones and open spaces.

In the context of the research project, the urban block renewal program was analyzed as well as the barriers and obstacles in planning processes to develop new methods and strategies, to help the program achieve its aims.

A recent wohnfonds\_wien block renewal zone (Ilgplatz-Stuwerviertel) has been analyzed in a simulation and implementation model to test the feasibility of the planning solutions and methods of the research project, as well as to confirm the transferability of these, on the basis of:

- Interviews and discussions with planning, building and controlling authorities for urban renewal, urban development, building legislation, urban traffic and local organizations, residents, tenants, investors, and stakeholders
- Case studies of European practice in urban renewal programs
- Evaluation of the urban block renewal program in Vienna and the building legislation, planning policy and local financial support programs
- Thematically related studies and research findings
- Supporting events on topics such as block renewal programs, renovation, participation, front gardens, local district management and inner city urban revival
- Supervision of a participatory project for Max-Winter-Platz in the urban block renewal program zone, and evaluation of the results
- Statistical information

The results of the project (a method of comprehensive urban transformation) are implementable measures for an enduring and sustainable restructuring of the ground level zone with new strategies for organization, regulation, planning guidelines and planning. In addition, a number of sustainable proposals for redesign and planting of the ground floor zones and open spaces require more detailed analysis.

The findings are not only addressed to the wohnfonds\_wien, but to all relevant city departments (planning authorities, urban renovation department, urban planning department, housing subsidy department, traffic planning department, environmental protection department, urban design department, park amenities planning department and business development department), delivering transferable and typological planning procedures and methods for the (Viennese) urban fabric.

# Inhaltverzeichnis

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Ausgangslage</b>  | <b>1</b>  |
| Neu-Erfindung der Erdgeschosszone samt ihrer öffentlichen Räume  | 1         |
| Leerstand der EG-Zone  | 2         |
| Zur Lage der Erdgeschosszone   | 3         |
| <b>Ziele des Forschungsprojektes</b>   | <b>5</b>  |
| <b>Methodik des Forschungsvorhabens</b>  | <b>7</b>  |
| Querschnittbefragungen   | 7         |
| Analyse und Fragestellung: Bestandsaufnahme der Indikatoren für Erdgeschosszone-Neu                            | 10        |
| Strategische Fallstudien in Wien und in anderen vergleichbaren Städten Europas                                 | 11        |
| Erarbeitung von auf den Block zugeschnittenen Verkehrs- und Freiraumlösungen im Blocksanierungsgebiet Ilgplatz | 12        |
| Beitrag zum Gesamtziel der Programmlinie „Haus der Zukunft“  | 14        |
| <b>Stadterneuerung und Sanierungsförderung in Wien</b>   | <b>15</b> |
| Derzeitige gründerzeitliche Bausubstanz  | 16        |
| Gründerzeitliche Bebauungsstrukturen und ihre offene Räume   | 17        |
| Blocksanierung als Instrument der nachhaltigen Stadterneuerung   | 20        |
| Zeitraumen der Blocksanierung  | 24        |
| Auswahl eines Blocksanierungsgebiets als Pilotgebiet   | 25        |
| Blocksanierungsgebiet Ilgplatz – Wien  | 29        |
| <b>Wege zur Stadtsanierung in Deutschland</b>  | <b>33</b> |
| Samariterviertel in Berlin- Friedrichshain   | 33        |
| Leitsätze zur Stadterneuerung Berlins, 1993  | 34        |
| Ziele des Sanierungsprogramms  | 38        |
| Schwerpunktverlagerung bei Sanierungsvorhaben  | 40        |
| Leipziger Städtebauförderung   | 42        |
| Zwischennutzungen in Leipzig   | 45        |
| Stadtkultur als Stadtortentwickler   | 47        |
| Schlussfolgerung   | 49        |
| <b>Gewerbe im Erdgeschoss</b>  | <b>51</b> |
| Gründe zur Schließung oder Absiedlung von Klein(st)betrieben   | 52        |
| Anteil und Wirkung der Klein(st)betriebe   | 52        |
| Flächen des Einzelhandels  | 55        |

|  |            |
|--|------------|
| Betriebe der gründerzeitlichen Blöcke                                | 57         |
| Gründe für den Leerstand   | 58         |
| Gründe für die Nicht-Vermietung                                      | 59         |
| Die aktuellen Förderungen des Wirtschaftsförderungsfonds             | 59         |
| Betriebsberatungsförderung im Rahmen der Blocksanierung              | 60         |
| Aktuelle Betriebsförderungen   | 63         |
| Genehmigungspflicht für die Betriebe                                 | 66         |
| Die Rolle der ethnischen Wirtschaft                                  | 67         |
| <b>Betriebe im Stuwerviertel</b>                                     | <b>67</b>  |
| Service Center Geschäftslokale und Nachfolgerbörse Wien              | 69         |
| Strukturen des Stuwerviertels als Betriebsstandort                   | 70         |
| <br>   |            |
| <b>Grün im Block</b>   | <b>74</b>  |
| Was bringen die Grünflächen des Blocks?                              | 74         |
| Berechnungsmethode des BFF   | 76         |
| Rechtliche Sicherung des BFF – Das Berliner Landschaftsprogramm      | 78         |
| Absicherung der Umsetzung des Biotopflächenfaktors – BFF             | 80         |
| Vorgärten  | 83         |
| <br>   |            |
| <b>Verkehrssituation in Wien</b>                                     | <b>87</b>  |
| Pkw-Bestand in Wien  | 88         |
| Analyse der VerkehrsteilnehmerInnen in Wien                          | 90         |
| Verkehrsbezogene Ziele der Wiener Stadtplanung                       | 93         |
| Verkehr in den gründerzeitlichen Stadtteilen                         | 94         |
| Wachsender Stadtverkehr durch Tourismus                              | 95         |
| Handlungsstrategien der Stadt Wien für Verkehrsprobleme              | 96         |
| Volksgaragen, wie?   | 97         |
| Praxisbeispiele zu umweltfreundlichen Verkehrsmaßnahmen              | 98         |
| Ein transnationales EU-Projekt: Shared Space                         | 103        |
| <b>Schlussfolgerung</b>  | <b>104</b> |
| <br>   |            |
| <b>Verkehrssituation im Stuwerviertel</b>                            | <b>105</b> |
| Fremdverkehr aus den angrenzenden Nachbarschaften des Stuwerviertels | 107        |
| Mini-Garagen im Erdgeschoss  | 110        |
| Pro-Argumente für Erdgeschossgaragen                                 | 112        |
| Contra-Argumente gegen Erdgeschossgaragen                            | 112        |
| Bewilligungsablauf für die Erdgeschossgaragen in Wien                | 114        |
| Was geschieht bei Nutzungs- und Widmungsänderungen?                  | 116        |
| Stellplatzpflicht bei Dachgeschossbauten                             | 117        |
| Verursacherprinzip für Kosten der öffentlichen Stellplätze           | 117        |
| <b>Schlussfolgerung</b>  | <b>117</b> |
| Dezentralisierung und Kohärenz der (getrennten) Zuständigkeiten      | 117        |

|  |            |
|--|------------|
| Reduzierung der Pkw-Stellplätze                            | 119        |
| Verursacherprinzip für Kosten der öffentlichen Stellplätze | 119        |
| Prioritäten für Radwege und Fußwege                        | 120        |
| Mini-Garagen zu Gunsten des öffentlichen Raumes            | 120        |
| Fremdverkehr, Garagenauslastung und Befreiung der Straßen  | 121        |
| Gestaltung von Straßenräumen und Verkehr                   | 123        |
| <b>Ergebnisse der Untersuchungen</b>                       | <b>126</b> |
| <b>Visionen für Erdgeschoss-Neu</b>                        | <b>141</b> |
| Austausch zwischen Hof- und Straßenflächen                 | 141        |
| Stuwerstraße als ‚Vorgarten‘-Straße                        | 143        |
| Straße als grüner Hof; Wohnen am Park                      | 148        |
| <b>Ausblick</b>  | <b>152</b> |
| Abbildungsverzeichnis                                      | 157        |
| Weiterführende Literatur                                   | 159        |
| Anhang Kinderspiel:Platz                                   | 161        |

## **Ausgangslage**

Die Städte gewinnen in der Zeit der globalen Marktwirtschaft und des post-industriellen Strukturwandels ein besonderes Gewicht, weil die Erhaltung der Arbeitsplätze und die Kapitalkonzentration mit ihrer Entwicklung in engem Zusammenhang stehen. Während manche Städte von starkem Wachstum betroffen sind, schrumpfen manche andere dramatisch.

Sowohl Wachstum als auch Schrumpfung verursachen gravierende Probleme. Nicht nur in den großen Metropolen Europas wie London und Paris entstehen (zum Teil durch mangelhafte Maßnahmen) polarisierte Stadtstrukturen. In vielen sowohl post-industriellen Städten als auch in post-ländlichen Regionen wachsen - durch Deaktivierung und Leerstand - zum Teil tiefgreifende ökologische, wirtschaftliche und soziale Probleme.

Wien ist von diesen extremen Phänomenen nicht betroffen. Aber im Hinblick auf die (wenn auch phasenverschobene) Parallelität zwischen den Städten in Europa in ihrer Entwicklung benötigt die Stadt eine umfassende Situationsanalyse und sofortige Maßnahmen zur Anpassung an die neuen Anforderungen der europäischen Stadt.

Der Leerstand verbreitet sich heute in Wien nur auf dem Niveau der Erdgeschosszone. Das ist im ersten Augenblick nicht so dramatisch wie die gänzlich leer stehenden Häuserzeilen in einigen Städten Europas. Aber in Anbetracht der zahlreichen leer stehenden Erdgeschosse auf der Straßenebene kann gesagt werden, dass diese Entwicklung nicht so harmlos verläuft.

Die Gründe dafür werden in Rahmen des vorliegenden Projektberichtes in unterschiedlichen Zusammenhängen erläutert.

## **Neu-Erfindung der Erdgeschosszone samt ihrer öffentlichen Räume**

Die europäischen Städte sind in der Phase der Deindustrialisierung einem Strukturwandel unterworfen. Die Nachhaltigkeit der Stadterneuerung unter den neuen sozialen, wirtschaftlichen und technischen Anforderungen an die Stadt wird zunehmend wichtiger und komplexer.

Die Konkurrenz der Städte als Wirtschaftstandorte für transnationale Unternehmen rückte die kleinteilige und lokalgebundene Stadtwirtschaft in den Hintergrund. Jedoch bringen die jüngsten Forschungsergebnisse der Stadtforschung neue Perspektiven: Neben der Versorgungsintensität und der Verfügbarkeit von (Massen-)Arbeitskraft spielen der Imagewert und die Lebensqualität einer Stadt als ‚Standort-Faktoren‘ eine wesentliche Rolle.

Die Beschaffenheit und Nutzbarkeit sowohl der öffentlichen als auch der mit ihnen verbundenen Erdgeschossräume bestimmen die Lebensqualität und den Imagewert einer Stadt.

Die Erdgeschosszone und ihre räumlichen Strukturen mit den angrenzenden offenen und nicht bebauten Flächen (wie Höfen, Straßen, Plätzen, Grünräumen) prägen das Stadtbild und die Gesichter der Straßenzüge. Ihre Verwahrlosung löst eine Abwertung des Umfeldes/ Viertels aus.

In der gründerzeitlichen Bebauung Wiens waren die klassischen Nutzer der Erdgeschosszone straßenseitig die Nahversorgergeschäfte und Wohnungen, im Hoftrakt die Gewerbebetriebe. Heute verlieren die Erdgeschossräume zunehmend ihre NutzerInnen und die Nutzbarkeit in vielen Gebieten der Stadt; u.a. wegen:

- der Emissionsprobleme des Stadtverkehrs,
- der Beschaffenheit des Straßenraumes und der Verödung der Straßenräume,
- der sich wandelnden Einkaufskultur der Bewohnergruppen.

Dies ist ein Phänomen, das seit den 60er Jahren als Fehlentwicklung der US-amerikanischen Urbanität bekannt ist, das sowohl in den zentralen als auch peripheren Stadtzentren eine Entleerung, Unsicherheit und Abwertung ausgelöst hat.

In Wien steigert die zunehmende Zahl von Shopping Malls am Stadtrand aber auch von innerstädtischen Einkaufszentren die Abhängigkeit vom motorisierten Verkehr und benachteiligt die Nicht-Auto-Besitzer (z.B. die ältere Generation), die von der Nahversorgung und den Serviceeinrichtungen ihres Quartiers abhängig sind. Zahlreiche Stadtteile verloren ihre Nahversorgungsbetriebe, dadurch die Verflechtung der Stadtfunktionen und lokale Arbeitsplätze.

Die fehlende Auslastung der vorhandenen Bauflächen im Erdgeschoss beziehungsweise im Souterrain bedeutet eine Ressourcen-Verschwendung. Außerdem schwächt der Leerstand den Identitätsbezug der BewohnerInnen zu ihrem Viertel.

Dieses Phänomen ist in vielen Städten zu beobachten. Diese zeigen aber trotz aller Ähnlichkeiten ihrer Stadtstrukturen auch bedeutende Differenzen bezüglich:

- der Beschaffenheit von Straßenräumen – wie Höhe, Breite und Gestaltung der Zwischenblockräume,
- der Intensität des (ruhenden) Verkehrs,
- der rechtlichen Regulierungen für Nutzungsmöglichkeiten,
- der Mietpreise und Eigentumsverhältnisse.

### **Leerstand der EG-Zone**

Der zunehmende Leerstand von Erdgeschossflächen durch den Abzug der Kleinunternehmen oder ihre Umfunktionierung zu kleinen Garagen - im Zuge der Stadtverdichtung – lösen nicht nur in den Problemzonen der Stadt eine Abwärtsspirale aus.

Die symbiotische Beziehung zwischen den Erdgeschossnutzungen, dem Straßenraum, der Nahversorgung und den Bewohnerstrukturen ist sehr eng geknüpft. Die folgenden Punkte drücken aus, wie die Wechselbeziehung zwischen ihnen funktioniert:

- **Abwanderung der StädterInnen:** Die Knappheit der verfügbaren öffentlichen Räume und Grünräume löst eine Abwanderung aus, weil die Bewohner sich mehr freie/grüne Räume und eine immissionsarme

Umwelt wünschen. Umfrageergebnisse belegen immer wieder diesen Trend. In der Folge kommt es zu mehr Bodenflächenverbrauch, erhöhtem Infrastrukturbedarf für die Erschließung und Versorgung (von Leitungen bis zu sozialen Einrichtungen wie Schulen, Kindergärten, öffentlichem Verkehr etc.) und mehr Verkehrsbelastung. Die Abwanderung zum Stadtrand und in die wachsenden Zwischenstädte belastet letztlich die Stadthaushalte, weil die Infrastrukturkosten steigen. Die Belastung durch und von Verkehrsflächen wird größer; dadurch nehmen die Emissionen des motorisierten Verkehrs zu und weitere Abwanderung wird in Gang gesetzt: ein *circulus viciosus*.

- **Klein(st)gewerbe- und Geschäftsterben:** Die Nahversorger-Betriebe (wie Kleinstbetriebe, Kleinstgewerbe, Handwerker oder Dienstleistungsbetriebe für den Alltagsbedarf) leben von Laufkunden und Stammkunden direkt aus dem Quartier. Ihre Anwesenheit belebt den Straßenraum und reduziert den motorisierten Verkehr. Die lokale Wirtschaft wird gesichert; mehr Arbeitsplätze und Steuereinnahmen durch mehr Umsätze werden geschaffen. Der Anteil der Klein(st)unternehmen beträgt europaweit über 90 %: Wien und andere österreichische Städte sind auch keine Ausnahme.

Diese **kleinteiligen Nahversorgungsstrukturen** kommen immer mehr unter Druck; immer mehr Geschäfte und sonstige Erdgeschoss-Betriebe sperren zu.

- **Verkehrsbelastung:** Mehr als die Hälfte der Wiener Bevölkerung gibt an, dass sie unter Lärm leidet.<sup>1</sup> Die längeren Fahrwege zwischen Arbeiten und Wohnen verursachen mehr Verkehr. Der Verkehr ist an den gestiegenen klimawirksamen Emissionen überproportional beteiligt. In den letzten Jahren laufen mehrere Projekte und Programme, um dieser Entwicklung entgegen zu wirken und eine gesamt-städtebauliche Verbesserung im Baublock in den (strukturschwachen) Problemzonen Wiens zu erreichen. Die konfliktreiche Aufgabe der Verkehrsplanung verlangt innovative Lösungen für die einander widersprechenden Ziele und Trends der Wirtschafts- und Umweltpolitik, welche im gesamtstädtischen und regionalen Maßstab aber auch im Maßstab eines Blockes oder einer Bauinsel angewendet und an andere Stadtumbauvorhaben adaptiert werden können.

Die genannten Problembereiche der heutigen Stadtentwicklung wirken zunehmend einander verstärkend und fordern wie in vielen Städten Europas auch in Wien die Stadtverwaltung heraus.

### **Zur Lage der Erdgeschosszone**

Die vermehrt leer bleibenden Erdgeschossgeschäfte prägen immer stärker das Stadtbild. Die ungenutzten Erdgeschosse der gründerzeitlichen Blockrandbebauung dominieren die Straßenbilder und ändern die typologischen Eigenschaften des Stadtgefüges.

---

<sup>1</sup> Q: Umweltschutzbehörde Wien, MA 22, 2006



Der fehlende Lichteinfall in der dichtbebauten Stadt Wien, die wachsenden Verkehrsemissionen wie Lärm und Abgase und der explodierende Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs verschlechtern gründlich die Raumqualität des Erdgeschosses. Die Nutzung von Erdgeschossflächen als Wohnung oder Büro wird zum Teil wegen der genannten ungünstigen physischen Konditionen, zum Teil auch durch die relevanten Baugesetze verhindert oder beschränkt.

Die Geschäftsflächen im Erdgeschossbereich sind außerhalb der bestimmten Achsen der Einkaufsstraßen, der Umgebung von Marktplätzen, der Fußgeherzonen und der attraktiven verkehrsberuhigten Plätze der Stadt immer weniger gefragt.

In diesem Zusammenhang können folgende Konsequenzen des Leerstandes erfasst werden:

- Durch Geschäftssterben und Gewerbesterben bleiben zunehmend mehr Stadtteile unterversorgt.
- Durch den Leerstand in der EG-Zone kommt keine Interaktion zwischen Innen und Außen, zwischen den geschlossenen und freien Räumen des Straßenraumes zustande.
- Ohne funktionierende Erdgeschosszone verschwinden die Übergänge zwischen Privatem und Öffentlichem, weil die Erdgeschosszone halböffentliche Räume enthielt.

Die Gesichter der Bauten sind in erster Linie die Fassaden der Erdgeschosszone; deren Öffnungen werden zugemauert oder zugeklebt. Die abgerissenen Werbeplakate oder die verlassene Ausstattung der ehemaligen Betriebe prägen heute zum Teil die Straßenbilder.

Ab zwei Pkw-Stellplätzen dürfen die EG-Räume zu geschlossenen Garagen umgebaut werden. Die abweisenden Garagentore der Pkw-Abstellflächen im Erdgeschossbereich, die häufig zu neuen Dachgeschosswohnungen gehören, vermehrten sich in den letzten Jahren und transformierten die Straßenfassaden auf dem Straßenniveau zunehmend zu abweisenden Sockelzonen. Die Löcher der Garagenein- und ausfahrten finden sich nicht nur an den neuen sondern auch an den historischen Fassaden der Bebauung.

Obwohl die MitarbeiterInnen der Stadterneuerung, Stadtplanung und Stadtgestaltung sich gegen diese Entwicklung äußern, fehlen offensichtlich die rechtlichen Instrumentarien, um ihr entgegen zu wirken.

Heute halten die BauträgerInnen die Wohnnutz- oder Gewerbeflächen im Erdgeschoss für nicht verwertbar. Die EG-Räume der neuen Wohnbauten werden diversen Abstellflächen und Servicräumen zugeteilt. Dafür wird das Kellergeschoss als Tiefgarage ausgebaut. Dadurch entsteht ein Gebäude, welches von seinem umgebenden Straßenraum abgeschnitten ist und extrem introvertiert wirkt.

Die historischen Haustore/Hauseingänge der Blockrandbebauungen bilden Sichtkorridore zu den innenliegenden (grünen) Höfen und erweitern so die Straßenräume räumlich und optisch. Nach dem Abzug der Hofgewerbebetriebe in den letzten Jahrzehnten (wegen Hofentkernungen, Standort-

verlagerungen oder Ruhestand) bleiben die Haustore der gründerzeitlichen Blöcke durchgehend geschlossen.

Zusammengefasst, die - bislang multifunktionale - historische Bebauung Wiens verschließt sich auf der Ebene der ‚Nutzungsmixer‘ Erdgeschosszone und der Privatverkehr beeinflusst die Nutzbarkeit der Straßenräume in vieler Hinsicht negativ.

Die Erdgeschossbetriebe befinden sich in einem Teufelkreis: Einerseits können sie immer schwerer weiter existieren, weil die Vitalität der Straßen zusammen mit der Laufkundenfrequenz sinkt, andererseits sinkt ihre Belebtheit weiterhin, weil Erdgeschossbetriebe schließen.

Die zusätzlichen Geschossflächen der Dachgeschossbauten und damit der Bedarf der neuen NutzerInnen an Garagenplätzen, sowie die Vorschreibungen der Stadt zur Schaffung von PKW-Parkplätzen einerseits und das Streben nach besseren Mieteinnahmen und Vermarktungsmöglichkeiten andererseits, tragen zum Umbau der Erdgeschossflächen Wesentliches bei. Zusätzlich ist die Vermarktung von Garagenplätzen im Erdgeschoss lukrativer als die von Geschäftslokalen oder sonstigen Klein(st)gewerbeflächen. Das führt dazu, dass sich die EigentümerInnen für die Garagen entscheiden. Jedoch gibt es noch keine gründlichen Untersuchungen zu den Entscheidungsmotiven der EigentümerInnen und Betreibenden.

## **Ziele des Forschungsprojektes**

Grundziel des vorliegenden Forschungsprojektes ist es, innovative Wege und Methoden zu entwickeln, um die Blocksanierungsverfahren ihren eigenen Zielen näher zu bringen. Dazu gehört eine besondere Berücksichtigung der Erdgeschosszone und der Freiräume des Blockes sowie der angrenzenden Straßenräume, um neue Ansätze für deren zeitgemäße Transformation und Gestaltung zu entwickeln.

Manche der ursprünglich vorgesehenen Ziele der einzelnen Blocksanierungsvorhaben, die eine nachhaltige Stadterneuerung ermöglichen sollten, waren nicht realisierbar, weil die EigentümerInnen, bzw. BauträgerInnen nicht überzeugt werden konnten, städtebauliche Verbesserungen durchzuführen. Im Rahmen dieses Projektes wurden folgende Ziele verfolgt:

- Anreize für die genannten Entscheidungsträger zu schaffen und Lösungswege zu entwickeln,
- Diese Anreize entweder durch Instrumentarien der öffentlichen Hand (z. B. durch Neugestaltung der Förderungsmaßnahmen und rechtlichen Vorschriften) oder durch die Visualisierung der Gestaltungsvorschläge (z. B. mehr begehbare Grünflächen, Neunutzungen der EG-Räume für Gemeinschaftsfunktionen) zu konkretisieren,
- Wege zur Koordination, Kooperations- und Öffentlichkeitsarbeit aufzuzeigen, um die Erdgeschosszone wieder zu beleben.
- An Hand von Beispielen, die auf das Pilotgebiet Ilgplatz zugeschnitten sind, Gestaltungen für die Straßenräume zu zeigen,

die direkt die Nutzbarkeit der Erdgeschossräume beeinflussen würden.

Die geplanten Anreize sind meist dann wirksam, wenn die Immobilienwerte des Planungsgebietes durch neue Maßnahmen erhöht werden. Diese win-win Aspekte wurden zum Teil visualisiert, um die herrschenden Bilder von der Erdgeschosszone zu ändern und eine höhere Akzeptanz für das Handeln zu erreichen.

Die rechtlichen Vorschriften, Spruchpraktiken sowie öffentlichen Förderungen (wie für Kleingaragen und Kleinstbetriebe im Erdgeschoss-Bereich), die auf Nutzbarkeit und Flächenrecycling der Erdgeschossräume kontraproduktiv wirken, werden bereichsbezogen analysiert und mit anderen Städten wie Berlin oder Leipzig verglichen.

Die behandelten Themenbereiche (wie Gewerbe und Handel in der EG-Zone oder blockbezogene Verkehrs- und Grünflächenorganisation), die sowohl eine ökologisch-qualitätsvolle Blockentwicklung als auch die Immobilienentwicklung betreffen, überschneiden sich.

Von Anfang an gehörten folgende allgemeine Schwerpunkte, die eine dynamische Wechselbeziehung untereinander und zur gesamtstädtischen Ökologie haben, zu diesem Projekt:

- Erhaltung und Vermehrung der allgemeinnutzbaren Frei-/Grünflächen für BewohnerInnen und AnrainerInnen des Blockes,
- Neue Lösungen für Verkehrsträger und Fußgeher, um den Privatverkehr und seinen Flächenverbrauch (u.a. Parkplätze) sowie seine Emissionen (Lärm und Schadstoffe) zu reduzieren,
- Verbesserung der Situation von nahversorgenden Klein(st)betrieben der Erdgeschosszone durch Verbesserung der Beschaffenheit des Straßenraumes und der Höfe sowie ihrer Infrastruktur,
- Schaffung von Aufenthaltsqualität in den offenen Flächen des Blockes; sowohl in Straßenräumen als auch in Hofbereichen (z.B. Begehbarkeit und Begrünung der Höfe),
- Verbesserung der Konditionen für Fußgeher und NutzerInnen der offenen/öffentlichen Räume,
- Schaffung von Anreizen für Fußgeher z.B. durch attraktive Wegführungen, Verbindungen, Aufenthaltsflächen,
- Entwicklung von Lösungsansätzen zur Erfüllung der Standortanforderungen der klassischen sowie der potenziellen Erdgeschossnutzungen (Handel, Dienstleistung, Wohnen, Gemeinschaftsraum, etc.).

Die Sanierungsbehörden befassen sich im Rahmen einer Blocksanierung in erster Linie mit den Wohnflächen und Wohngeschossen des gründerzeitlichen Bestandes. Die Erdgeschosszone und die offenen Räume der Blöcke stehen als sekundäre Ziele weniger im Vordergrund. Deshalb bestrebt das Projekt, ein Umdenken, eine Absicherung bzw. eine Neuerfindung der Erdgeschosszone und der offenen Räume der Blockstruktur zu erreichen.

## Methodik des Forschungsvorhabens

### Querschnittbefragungen

Im Rahmen dieses Forschungsprojektes wurden folgende Expertengespräche und Interviews geführt.

- Expertengespräche mit den MitarbeiterInnen der Planungsbehörden, Baubehörden und des Stadtgartenamts der Stadt Wien (u.A. Verbesserungs-, Beschleunigungs- und Vereinfachungspotenziale),
- Gespräche mit den MitarbeiterInnen der Gebietsbetreuungen, sonstiger Institutionen wie Jugendzentren und der Vereine für Gewerbe- und Handelsbetriebe der Erdgeschosszone,
- Erhebung der Bauträger-, Projektentwickler- und Eigentümerinteressen bezüglich Erdgeschossflächen bzw. sanierungsrelevanter Bauobjekte und Baublöcke (u.a. Feststellung der Motive für 'Nicht-Vermietung'),
- Gespräche mit den NutzerInnen von Erdgeschossen (mit den wohnenden, arbeitenden und gewerbetreibenden Bevölkerungsgruppen) bezüglich ihrer Bedürfnisse, Anregungen, Konflikte etc.,
- Gespräche mit den (vorhandenen oder potenziellen) VermieterInnen und NutzerInnen der EG-Zone und der öffentlichen Räume bezüglich ihrer Bedürfnisse, Anregungen, Konflikte etc.

Die GesprächspartnerInnen, die im Rahmen der vorliegenden Forschungsstudie interviewt worden sind, kommen aus den unterschiedlichen Aufgaben- und Interessensbereichen bzw. Disziplinen, die die Erdgeschosszone unmittelbar berühren:

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Amann, Wolfgang       | FGW - Forschungsgesellschaft für Wohnen, Bauen und Planen                          |
| Berger, Gerhard       | Geschäftsstelle Infrastruktur und Stadterneuerung, MD-BD der Stadt Wien            |
| Beyer, Knut           | asum GmbH, Sozialplanung und Mieterberatung, Berlin                                |
| Boyer, Nicole         | Stadtgartenamt, Magistratsabteilung 42, amtliche Planerin des Max-Winter-Parks     |
| Fleischhacker, Silvia | ServiceCenter Geschäftslokale, Das Wiener Einkaufsstraßen Management               |
| Fillafer, Franz       | Stadtgartenamt, Magistratsabteilung 42 der Stadt Wien                              |
| Förster, Wolfgang     | Wohnbauforschung, Magistratsabteilung 50 der Stadt Wien                            |
| Fuchs, Harald         | Architekturbüro Raumkunst, Betreuung des Blocksanierungsprojektes Ilgplatz in Wien |
| Jani, Herta           | Mobile Gebietsbetreuung, Wien  |

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Jeitler, Barbara      | Gebietsbetreuung Ottakring, 16. Bezirk   |
| Gielge, Johannes      | Leiter der Abteilung Stadtforschung und Raumanalysen, Magistratsabteilung 18 der Stadt Wien      |
| Gretner, Sabine       | Architektin, Gemeinderätin in Wien   |
| A.Goodazi, M. Praschl | Architekturbüro p.good, Blocksanierungsbeauftragte Triesterstraße in Wien                        |
| Hoffellner, Ingrid    | Architekturbüro overplan, Betreuung des Blocksanierungsprojektes Jägerstraße in Wien             |
| Gerkens, Karsten      | Amtsleiter für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung, Stadt Leipzig                           |
| Geissler, Ronald      | Immobilienverwaltung der Israelitischen Kultusgemeinde Wien                                      |
| Kniefacz, Robert      | Architektonische Begutachtung, Neu-, Zu- und Umbauten, Magistratsabteilung 19, Stadt Wien        |
| Kopetzky, Sabine      | Referat I E (Landschaftsplanung), Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin                  |
| Krenn, Otto           | Leiter der Gebietsgruppe Nord, Magistratsabteilung 37, Baupolizei, Wien                          |
| Köppl, Franz          | Mietrechtsexperte, Arbeiterkammer Wien   |
| Kreppenhofer, Andrea  | Generelle Grundlagenplanung, Architektur und Stadtgestaltung, Magistratsabteilung 19, Stadt Wien |
| Krug, Genia           | STATTBAU Berlin, Stadtentwicklungsgesellschaft mbH, Deutschland                                  |
| Kubik, Gerhard        | Bezirksvorsteher, Leopoldstadt   |
| Klerings, Christiane  | Gebietsbetreuung Stadterneuerung im 6., 7., 8. und 9. Wr. Bezirk                                 |
| Lehner, Berthold      | Gruppenleiter Sanierung Nord, wohnfonds_wien   |
| Meyer, Christian      | Abteilung Raumordnung, Bau- und Wohnungswesen, Chemnitz  |
| Melzer, Stefan        | Abteilung für Stadtplanung und Verkehrspolitik, Wirtschaftskammer Wien                           |
| Meißner, Gudrun       | Naturschutz und Landschaftsplanung, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin                 |
| Miklautsch, Guido     | Referatsleiter des Wiener Einkaufsstraßen-Managements, WIFI Wien                                 |
| Mlzech, Peter         | Architekturbüro Mlzech und Mann, Gebietsbetreuung Leopoldstadt (2. Wr. Bezirk)                   |
| Pobozu Christoph      | Hauseigentümer im Stuwerviertel  |

|  |   |
|--|---|
| Popescu Michael  | Gebietsbetreuung Leopoldstadt, Außenstelle Stuwerviertel                            |
| Prechtl Peter  | Österreichischer Ingenieur- und Architekten-Verein                                  |
| Raith, Erich   | Institut für Städtebau, Landschaftsarchitektur und Entwerfen, TU Wien               |
| Reppe, Susanne   | GEWOG-NEUE HEIMAT, Gemeinnützige Wohnungsbau-Gesellschaften mbH, Wien               |
| Stepanek, Sonia  | Gebietsbetreuung 6., 7., 8. und 9. Bezirk und (ehem.) Mitarbeiterin wohnfonds_wien  |
| Titz, Thomas   | Stadtteilplanung und Flächennutzung, Magistratsabteilung MA 21 B, Stadt Wien        |
| Ulreich, Hans Jörg                                     | Immobilienhändler, Hauseigentümer in Wien   |
| Überbacher, Renate                                     | Neubau Projekt Management GmbH, Hausverwalterin und -eigentümerin in Wien           |
| Trimmel, Günther                                       | Architektur Büro Kronreif & Partner, Betreuung der Blocksanierungsprojekte in Wien  |
| Waschk, Wolfgang                                       | Amtsleiter Bauverwaltungsamt Staßfurt   |
| Wedenig, Hermann                                       | Magistrat der Stadt Wien, Magistratsdirektion – Geschäftsbereich Bauten und Technik |
| Familie Widermann                                      | HauseigentümerInnen im Stuwerviertel  |
| Winkler, Angelika                                      | Referat Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien, MA 18, Stadt Wien                 |
| Wollinger, Michael                                     | Wiener Einkaufsstraßen-Management, WIFI Wien  |
| Wölfer, Herbert  | wohnfonds_wien, betreuender Mitarbeiter des Blocksanierungsgebiets Ilgplatz         |
| Wurm, Karl   | GEWOG-NEUE HEIMAT, Gemeinnützige Wohnungsbau-Gesellschaften mbH, Wien               |
| Wünsche, Annett  | Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung, Stadt Leipzig                     |
| Soziale Einrichtungen (Vereine):                       | LOK, Kompetenzzentrum Domino, Wr. Hilfswerk   |
| MitarbeiterInnen der Baupolizei,                       | MA 37 der Stadt Wien  |
| BewohnerInnen (u.a. Kinder und Jugendliche)            | des Stuwerviertels  |
| MitarbeiterInnen des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds |   |
| MitarbeiterInnen ‚Urban Leipziger Westen‘              | Urban-Kompetenz-Zentrum   |
| Mitglieder des Vereins IG Kaufleute Stuwerviertel      | ‚Einkauf im Grünen‘   |
| Geschäftsleute im Stuwerviertel                        |   |
| MitarbeiterInnen der Wirtschaftskammer Wien            | u.a. für Betriebsgenehmigungen und Betriebsförderungen                              |

Durch Befragungen und Gespräche wurden die Interessen und Bedürfnisse der BewohnerInnen und Beschäftigten festgestellt. Die daraus resultierenden Erkenntnisse wurden als Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte verwendet.

Die Behörden wurden zum Teil durch ihre Mitwirkung aktiv einbezogen. Sie sind als eigentliche 'End User', als AnwenderInnen der Ergebnisse (insb. Wohnfonds\_wien) die wichtigsten PartnerInnen des Projektes.

Die Bauträger, Eigentümerinnen und Investoren wurden befragt, um ihre Interessen und Beweggründe festzuhalten und als Grundlage für die Maßnahmen zu verwenden. Die Ergebnisse sind auch an sie adressiert.

Viele der o.a. Gespräche wurden auf Diskussionsebene geführt. Die Gespräche und Interviews wurden durch Tonaufnahmen und Gesprächsprotokolle dokumentiert.

**Ergebnis:** Feststellung der vielfältigen und zum Teil kontroversen Interessen, Bedürfnisse und Meinungen der unterschiedlichen AkteurInnen wie Planungsbehörden der Stadt Wien, WissenschaftlerInnen, EigentümerInnen bzw. VermieterInnen und BewohnerInnen unterschiedlichen Alters und sozialer Zugehörigkeit.

### **Analyse und Fragestellung: Bestandsaufnahme der Indikatoren für Erdgeschosszone-Neu**

Am Anfang standen folgende Fragen, die sich mit den aktuellen Entwicklungen und Trends der Stadterneuerung und mit den laufenden Stadtprogrammen, Initiativen und Maßnahmen zur Verbesserung der Erdgeschosszone beschäftigen:

- Welche (künftigen) Nutzerprofile sind vorhanden? Analyse der Rahmenbedingungen der einzelnen Nutzungen der Erdgeschossräume (wie Wohnungen, Geschäfte, Handwerksbetriebe, Gemeinschaftsräume, Kinderspielplätze, PKW-Parkplätze, etc.) unter Berücksichtigung der Verkehrssituation, des Gebäudetyps und der physischen Form des Straßenraums bzw. Hofes. (u.a. Höhe, Breite, Beschaffenheit)
- Welche Barrieren oder Hemmnisse gibt es bei Umnutzungen? Ist der Weg für eine funktionale Transformation offen? Sind Umwidmung und Umnutzung sowie Zwischennutzung und bauliche Änderungen von Erdgeschossräumen (leicht) möglich? Wie können sie ermöglicht und/oder beschleunigt werden?
- Welche Trends gibt es für das Verhalten der EigentümerInnen, die Bedürfnisse der MieterInnen, die Entwicklung des Immobilienmarktes? Welche finanziellen Aspekte spielen dabei eine Rolle?
- Welche Rahmenbedingungen sind für die Entwicklung der Erdgeschosszone für Planung und Umsetzung, für Widmung bzw. Umwidmung sowie als Voraussetzung für Förderungen relevant (Gesetze, Verordnungen, Vorschriften oder Spruchpraktiken)?

- Welche Verbesserungen und Änderungen des Straßenraumes und des Bebauungsblockes sind für die Nutzbarkeit der EG-Zone notwendig?
- Wie beeinflussen die Dachgeschoss-Ausbauten die EG-Zone? (bezüglich Licht, Schatten, Proportionen der Höfe und Straßenräume, Windverhältnisse)
- Wie können die Höfe der Blockrandbebauungen mit den Straßenräumen optisch und physisch - zu Gunsten der Höfe und Straßenräume - verbunden werden? (Passagen, Verbindungen, transparente Fassaden).
- Welche Anreize oder Argumente können für VermieterInnen geschaffen werden, um ihre Akzeptanz oder Mitwirkung zu erhöhen? Welche Instrumente der Stadtverwaltung können diesbezüglich verwendet werden?
- Wie sollen die blockeigenen Höfe (Freiflächen des Blocks) nutzbar gemacht werden?

**Ergebnis:** Die Bestandsaufnahme und Analyse der Rahmenbedingungen, die für die Vorbereitung der gezielten Maßnahmen zur Umstrukturierung und Neunutzung der EG-Zone und für das 'Blocksanierungsprogramm' als Grundlagen dienen.

### **Strategische Fallstudien in Wien und in anderen vergleichbaren Städten Europas**

Analysiert wurden Stadterneuerungsprojekte, Blocksanierungsgebiete und städtebaulich wichtige Sanierungsprojekte. Die ursprünglichen Zielsetzungen der Blocksanierungskonzepte und die umgesetzten Maßnahmen wurden mit einander verglichen. Gründe und Hindernisse für die Umsetzung wurden zusammen mit den umfassenden Rahmenbedingungen untersucht. Diese Beispiele wurden in den verschiedenen Abschnitten des vorliegenden Berichts in jeweils passendem Kontext behandelt.

Die bedeutsamen Praxisbeispiele aus dem Bereich der Blockentwicklung wurden an Hand von Literaturrecherchen, durch Besichtigungen im In- und Ausland und auch durch direkte und telefonische Gespräche mit den verantwortlichen PlanerInnen und Behörden analysiert. Die Fallbeispiele wurden nach den folgenden Kriterien ausgewählt (u.a Samariterviertel in Berlin, Zwischennutzungsprogramme in Leipzig, Straßenraumorganisation in Basel):

- nachhaltige Blockentwicklung sowie Frei- und Grünraumschaffung,
- Revitalisierung und Transformation der EG-Zone und deren öffentlicher Räume (Höfe und Straßenräume),
- Verbesserung der Verkehrssituation,
- Unterstützung der Nutzungsmischung.

**Ergebnis:** Überblick über die eingesetzten planerischen, management- und verwaltungsbezogenen Instrumente im In- und Ausland; Überprüfung ihrer Übertragbarkeit auf die Wiener Stadterneuerung.



## **Erarbeitung von auf den Block zugeschnittenen Verkehrs- und Freiraumlösungen im Blocksanierungsgebiet Ilgplatz**

Das Projekt begleitete ein konkretes Blocksanierungsverfahren in der Konzeptentwicklungsphase, um die Kapazitäten und Grenzen des Blocksanierungsverfahrens festzustellen und diese Erkenntnisse für eine Neuentwicklung der Erdgeschosszone einzusetzen.

Aufbauend auf den vorherigen Arbeitsschritten (Befragungen, Interviews, Bestandsanalysen, Untersuchung von Fallbeispielen, und Datenrecherchen) wurden Planungsprinzipien zur ökologisch-nachhaltigen Blockentwicklung an Hand eines aktuellen Blocksanierungsvorhabens festgelegt.

Dafür wurde das aktuelle Blocksanierungsgebiet Ilgplatz-Stuwerviertel in Wien gemeinsam mit dem wohnfonds\_wien ausgewählt.

Der Ziel war, die Grenzen eines neuen Umgangs mit der Erdgeschosszone und den öffentlichen Räumen auf der planerischen Ebene zu erforschen. Dafür wurden im Blocksanierungsgebiet Ilgplatz die folgenden Aktivitäten durchgeführt:

- Beobachtungen zur **Verkehrssituation** (Verkehrszählungen) und zu Freiraumnutzungen (Bewohnerbedürfnisse),
- Spontane **informelle Gespräche** mit der Viertelbevölkerung, mit Betrieben, EigentümerInnen und PolitikerInnen, um das Blocksanierungsgebiet zu verstehen und zu interpretieren,
- Initiierung und Durchführung eines **Beteiligungsverfahrens** mit der lokalen Jugend- und Kinderbetreuungsorganisation ‚Bassena‘ zur Neugestaltung des Parks Max-Winter-Platz. Die Ergebnisse des Beteiligungsprojektes ‚Kinderspiel: Platz‘ wurden im Rahmen einer Ausstellung (Max-Winter-Platz 17) ca. 2 Wochen lang in einem leerstehenden Erdgeschosslokal den BewohnerInnen des Viertels präsentiert, (siehe Anhang)
- Zusammenarbeit mit den lokalen Organisationen im Stuwerviertel zur Koordination des Beteiligungsvorhabens.

Anschließend wurden die Ergebnisse des Beteiligungsprojektes bzw. die Bedürfnisse der ParknutzerInnen dem Stadtgartenamt MA 42, übermittelt, das die Planung des Max-Winter-Parks übernahm.

In diesem Zusammenhang konnten die Tätigkeitsfelder lokaler Betreuungsorganisationen und deren Wirksamkeit direkt beobachtet werden, um Situationsanalysen durchzuführen und Verbesserungsvorschläge herauszuarbeiten.

Die Schlussfolgerungen aus den Inhalten einer Reihe von **Veranstaltungen** sind in die Studie eingeflossen. Sie sind u.a.:

- Feedback Veranstaltung zur Blocksanierung mit zahlreichen ArchitektInnen und MitarbeiterInnen der betroffenen Dienststellen, organisiert vom wohnfonds\_wien, 2007
- Tagung der Umweltschutzbehörde zum Thema Dachbegrünung (Grünbedacht), 2007

- Abschlussveranstaltung des Grätzelmanagements (Workshops), 2006
- Gesprächsrunde in der Gebietsbetreuung 2. und 20. Bezirk zum Thema Vorgärten mit den PlanerInnen und BehördenvertreterInnen aus dem Bereich Planung, 2007
- einige Veranstaltungen und Führungen zum Thema Sanierung im Blocksanierungsgebiet Ilgplatz 2007
- Kongress von IBA in Halle an der Saale/Sachsen, zum Thema historisches Erbe und Belebung der Kernstädte, 2006.

An Hand von Fall- und Bebauungsstudien im Blocksanierungsgebiet Ilgplatz im Stuwerviertel konnten zwei **Gestaltungsvarianten für zwei charakteristische Straßen** im Gebiet (Stuwerstraße und Erlafstraße) ausgearbeitet und durch Visualisierung dargestellt werden.

Die Rahmenbedingungen für die geplanten Maßnahmen wie Umnutzen, Umgestalten, Öffnen, Rückbauen oder Zubauen im Erdgeschoss- bzw. Hofbereich des Blockes wurden in diesem konkreten Fall getestet. Ziel dabei war die Feststellung des potentiellen Änderungsbedarfs.

Es wurde angestrebt, die Bereiche, die einen Handlungsbedarf zeigen, sichtbar zu machen und anschließend Lösungsansätze zu erarbeiten. Die folgenden **Ergebnisse** wurden in der Konzeptphase der Forschungsstudie erzielt:

- Entwicklung der Handlungsansätze zur Schaffung einer win-win-Situation für alle Beteiligten und Betroffenen (öffentliche und private AkteurInnen) mittels eines umfassenden Konzeptes für Projektkoordination und Planung
- Neue Gestaltungsideen für den blockbezogenen Verkehr (für motorisierten, öffentlichen und ruhenden Verkehr sowie für Fußgeher und Radfahrer), um übertragbare Verbesserungsmaßnahmen zu formulieren (die Mini-Garagen sind auch ein Bestandteil davon)
- Baulich-planerische Lösungsüberlegungen für die Erdgeschosszone, um die ökologischen Ziele der Blocksanierung (wie Flächen-Recycling und Nutzbarkeit der EG-Räume sowie mehr Lebensqualität und mehr Grünraum) erreichbar werden zu lassen
- Analyse der Situation von Erdgeschossbetrieben allgemein und in direktem Zusammenhang mit dem Pilotgebiet Ilgplatz im Stuwerviertel - Wien, um entsprechende Maßnahmen zu formulieren

Die Ergebnisse aus den oben angeführten Arbeitsschritten wurden zu einem Ergebniskatalog zusammengeführt, der alle (vielfältigen) Komponenten der Erdgeschosszone berührt.

Die Schlussfolgerungen wurden anschließend dem wohnfonds\_wien und anderen mitwirkenden ExpertInnen präsentiert und der Diskussion zur Verfügung gestellt.

## **Beitrag zum Gesamtziel der Programmlinie „Haus der Zukunft“**

Die Ergebnisse des Projektes richten sich auf die Gestaltung der nachhaltigen öffentlichen Stadterneuerungsmaßnahmen auf der rechtlichen, förderungstechnischen, planerischen sowie organisatorischen Ebene. Die Modellentwicklung für das Blocksanierungsprogramm soll eine neue Perspektive öffnen; in einem Bereich, in dem die BauträgerInnen und EigentümerInnen sowie das Förderungssystem eher konservativ und zum Teil konservierend sind.

Die Bedeutung der öffentlichen Räume nimmt zu. Die Aufgabe der Stadtsanierung betrifft nun weit mehr als die Gebäudesanierung. Die komplexe Aufgabe der nachhaltigen Stadterneuerung und des Stadtumbaus bedarf eines bereichsübergreifenden und kooperativen Beteiligungsverfahrens aller Akteure.

Die Ergebnisse der Forschungsarbeit enthalten die nötigen Handlungsanweisungen für eine zukunftsfähige Stadterneuerung unter Berücksichtigung stadtplanerischer, ökologischer, wirtschaftlicher, sozialer und bau- und verkehrstechnischer Parameter.

Durch die bereichsübergreifenden Untersuchungen wurden die kontroverseren Maßnahmen und Instrumente der Stadterneuerung sichtbar gemacht, um besser anwendbare Ergebnisse zu erzielen.

## Stadterneuerung und Sanierungsförderung in Wien

Der wohnfonds\_wien beschreibt seine eigene Aufgabe, die Wiener Stadterneuerung, folgendermaßen:

„Die Stadterneuerung in Wien verfolgt das Ziel, die Altsubstanz nach Möglichkeit zu erhalten und soweit dies wirtschaftlich vertretbar ist, auch zu verbessern, und zwar unter Einbeziehung der betroffenen Bewohner.

Weitere Ziele sind die Verbesserung des Wohnkomforts und des Wohnumfeldes (Infrastruktur), Teilabbrüche zur Verbesserung der Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse, Erhalt wohnungsnaher Arbeitsplätze sowie die Verbesserung der Verkehrssituation (z.B. Garagen, Radwege).“<sup>2</sup>

Nachdem die Bausubstanz Wiens durch die Reparaturarbeiten der 50er und 60er Jahre von den Kriegschäden befreit worden war, konnte sich die Stadtverwaltung den Aufgaben der Stadterneuerung widmen. Aber die Verbesserung und Erhaltung der alten Bausubstanz fand im Vergleich zur Neubautätigkeit weniger Aufmerksamkeit.

Ab 1974 wurde durch das ‚Bundesgesetz betreffend die Assanierung von Wohngebieten‘ eine rechtliche Grundlage geschaffen, um die Probleme der gründerzeitlichen Bausubstanz zu beheben. Im Zuge der ersten Stadterneuerungsvorhaben sollten die BewohnerInnen der heruntergekommenen historischen Bauten abgesiedelt werden. Abriss- und Abbruchtätigkeiten wurden in den Mittelpunkt gestellt.

In den Jahren 1974-1975 ermöglichte eine Initiative von ArchitektInnen und FernsehjournalistInnen unter medialer Präsenz das Projekt Planquadrat im 4. Bezirk, ein partizipatives Sanierungsprojekt, das heute noch als Musterbeispiel für bewohnerorientierte und schonende Sanierung gilt.

1984 trat das Wohnhaussanierungsgesetz in Kraft und der ‚Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds‘ (WBSF) wurde durch Beschluss des Wiener Gemeinderates gegründet. Unter dem heutigen Namen ‚**wohnfonds\_wien**‘ hat die kommunale Koordinationsstelle Aufgaben wie:

- die Abwicklung der Bauträgerwettbewerbe für die Herstellung des sozialen Wohnbaus bzw. Bereitstellung des Grundstücksbeirats,
- und die Abwicklung der Förderungen für Sanierungsmassnahmen.

In diesem Kontext überprüft der wohnfonds\_wien die Förderungswürdigkeit der Wohnhaussanierungen und gibt Empfehlungen zur Förderung an die Wiener Landesregierung. Als rechtliche Grundlage für Förderungsverfahren regelt das Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz (WWFSG) 1989 die Höhe und Art der Förderung.

---

<sup>2</sup> Q: [www.wohnfonds.wien.at](http://www.wohnfonds.wien.at)

## Derzeitige gründerzeitliche Bausubstanz

Der überwiegende Anteil der sogenannten Substandardwohnungen befindet sich in den gründerzeitlichen Bauten (gebaut zwischen 1848 und 1918) im Privatbesitz. Es gibt in Wien insgesamt rund 150.000 Bauten, davon rund 35.000 Bauten, die vor 1919 errichtet worden sind. Davon sind 32.000 Gründerzeitbauten, die zwischen 1850 und 1919 entstanden sind. Das sind ca. 22 % aller Bauten in Wien. Die 280.000 Wohnungen, die sich in den gründerzeitlichen Bauten befinden, machen fast 30 % aller Wohnungen in Wien (rund 930.000) aus.<sup>3</sup>

Mitte der 70er Jahre gab es in Wien 300.000 Substandard-Wohnungen. Die gründerzeitlichen Bauten hatten bis zu dieser Zeit seit ihrer Entstehung keine Instandsetzungsarbeiten oder Modernisierungen erfahren.<sup>4</sup>

2001 waren in Wien nur noch 7,5% Kategorie D-Wohnungen und 1,5% Kategorie C-Wohnungen. Die restlichen 89 % der Wohnungen bestehen aus Kategorie A und B-Wohnungen.<sup>5</sup>

|             | A und B (I und II) |                | C (III)       |               | D (IV und V)  |               |
|-------------|--------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|             | 1991               | 2001           | 1991          | 2001          | 1991          | 2001          |
| <b>Wien</b> | <b>616.206</b>     | <b>701.053</b> | <b>47.998</b> | <b>11.869</b> | <b>74.758</b> | <b>58.033</b> |
| 1.          | 8.409              | 8.611          | 483           | 96            | 394           | 201           |
| 2.          | 35.629             | 38.222         | 3.540         | 849           | 4.751         | 4.094         |
| 3.          | 34.992             | 37.566         | 3.236         | 850           | 3.906         | 3.249         |
| 4.          | 13.925             | 14.162         | 975           | 260           | 825           | 763           |
| 5.          | 19.842             | 21.915         | 2.452         | 595           | 3.927         | 3.053         |
| 6.          | 12.774             | 13.533         | 940           | 218           | 1.144         | 995           |
| 7.          | 12.408             | 13.452         | 1.199         | 255           | 1.670         | 1.390         |
| 8.          | 10.189             | 10.774         | 759           | 167           | 822           | 709           |
| 9.          | 17.056             | 18.033         | 1.777         | 458           | 1.644         | 1.386         |
| 10.         | 57.587             | 68.220         | 5.340         | 1.479         | 8.935         | 6.265         |
| 11.         | 26.823             | 34.852         | 1.846         | 473           | 1.800         | 1.476         |
| 12.         | 31.972             | 35.850         | 3.216         | 987           | 4.291         | 3.195         |
| 13.         | 23.224             | 24.237         | 924           | 164           | 914           | 297           |
| 14.         | 31.135             | 36.092         | 2.972         | 592           | 4.679         | 2.965         |
| 15.         | 24.803             | 26.191         | 2.454         | 581           | 7.439         | 6.144         |
| 16.         | 33.961             | 36.134         | 2.610         | 718           | 8.528         | 7.506         |
| 17.         | 19.474             | 20.308         | 1.189         | 282           | 4.290         | 3.410         |
| 18.         | 19.850             | 20.372         | 1.549         | 385           | 2.824         | 2.227         |
| 19.         | 30.605             | 31.772         | 1.508         | 358           | 1.044         | 809           |
| 20.         | 27.401             | 32.877         | 2.823         | 755           | 5.379         | 4.573         |
| 21.         | 48.925             | 58.489         | 3.520         | 878           | 2.466         | 1.839         |
| 22.         | 41.750             | 60.195         | 1.895         | 341           | 1.811         | 893           |
| 23.         | 33.472             | 39.196         | 791           | 128           | 1.295         | 594           |

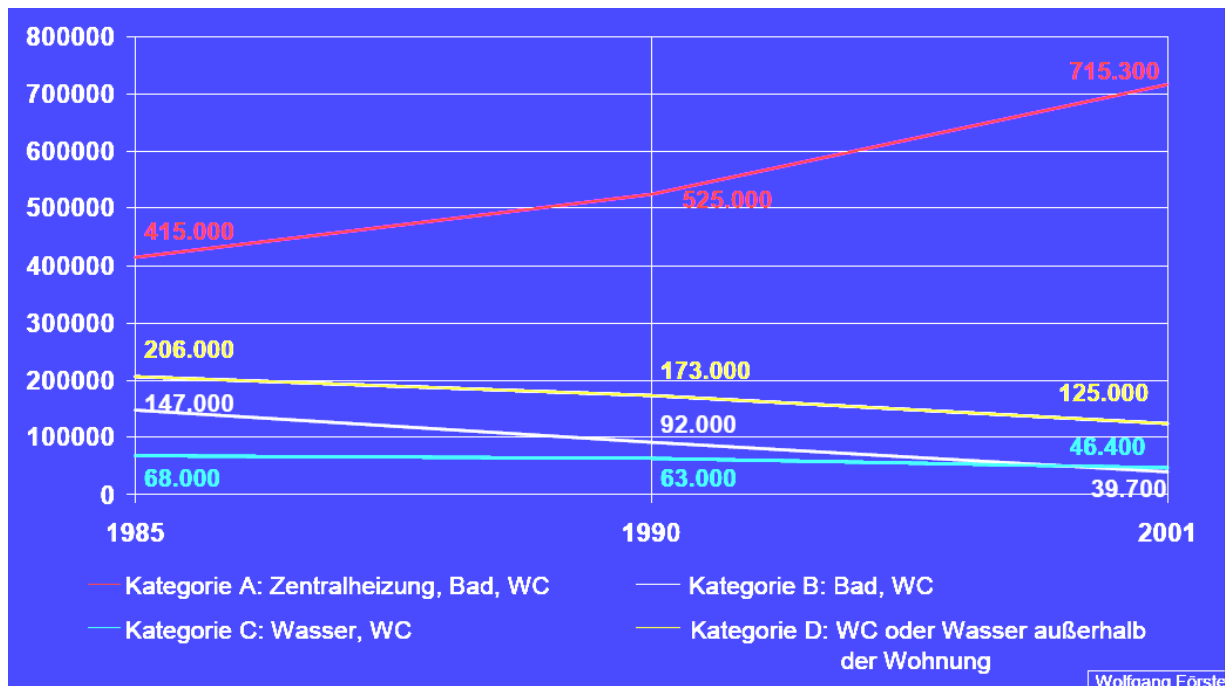
### 1. Wohnungen nach Ausstattungskategorien 2001

Q: Statistik Austria

<sup>3</sup> Hugo Potyka: ‚Gründerzeit – Auslandserfahrungen‘, unveröffent. Studie i.A. der MA 19, Stadt Wien, 2006

<sup>4</sup> Reinhard Seiss: Perspektiven 05/1994, Wien

<sup>5</sup> Statistik Austria



## 2. Wiener Wohnungsbestand: Wohnungsausstattung

Q: Wolfgang Förster, Wohnbauforschung MA 50, Stadt Wien

### Gründerzeitliche Bebauungsstrukturen und ihre offenen Räume

In Wien beträgt die Geschossflächenzahl (GFZ)<sup>6</sup> innerhalb des Gürtels bis zu 4,0 und außerhalb des Gürtels zws. 2,5 und 3,5 (Berlin hingegen hat eine Geschossflächendichte zwischen 2,5 und 3,5).

Die Bebauungsgrad in Wien schwankt zwischen 0,6 und 0,8.<sup>7</sup> Bei der hohen Dichte von bis zu 85% der Bebauung (GFZ) der Grundstücksflächen weisen die gründerzeitlichen Viertel Wiens einen wesentlichen Bedarf an Grün-, Spiel- und Freiflächen auf.<sup>8</sup> Es gibt keine allgemeinen (rechtlichen) Beschränkungen, die die Dichte der gewachsenen Bebauungsstrukturen betreffen.

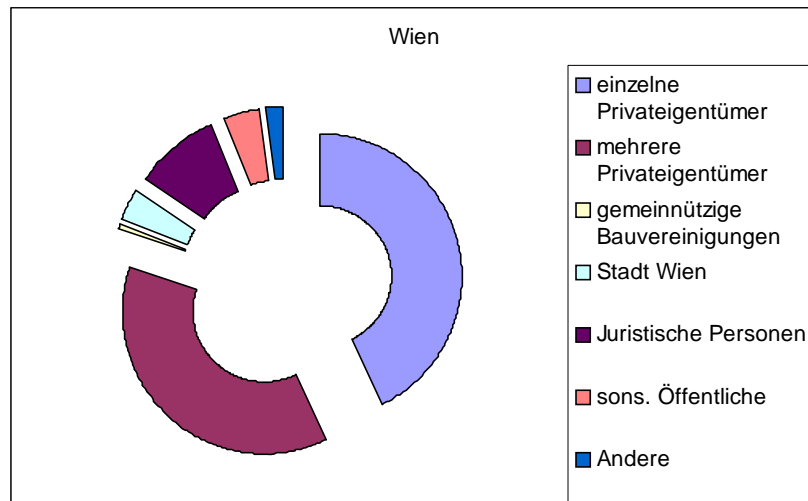
In Wien gehören 42,5% der gründerzeitlichen Bauten einzelnen Privat-EigentümerInnen, 37,1% mehreren Privatpersonen (inkl. Wohnungseigentum), 0,6 % gemeinnützigen Bauvereinigungen, 3,5% der Stadt

<sup>6</sup> Geschossflächenzahl ist das Verhältnis aller Geschossflächen zur Grundstücksfläche

<sup>7</sup> Hugo Potyka: Gründerzeit – Auslandserfahrungen, i.A. der MA 19 der Stadt Wien, 2006

<sup>8</sup> Reinhard Seiss: 30 Jahre Stadterneuerung, Perspektiven 07-08/05, Wien

Wien, 9,9% juristischen Personen, 4,1% sonstigen öffentlichen Einrichtungen.<sup>9</sup>



### 3. Eigentumsverhältnisse der gründerzeitlichen Bauten

Wien ist mehr als viele andere europäische Städte von der gründerzeitlichen Bausubstanz geprägt. Insgesamt gibt es in Wien 49,7 % reine Wohnbauten, 24,3 % nutzungsgemischte Bauten, 11,4% tertiäre Nutzungen, 2,8% öffentliche Bauten, 5,7% Industrie und Gewerbe und 6,1% sonstige Nutzungen.

Bis 1995 ist die Bevölkerung in den dichtbebauten Stadtgebieten Wiens stark zurückgegangen. Heute sinkt die Zahl der Bevölkerung nur langsam.

Die gründerzeitlichen Stadtteile Wiens erlebten in den letzten Jahren trotz sinkender Bewohnerzahlen dieser Gebiete, eine steigende Beliebtheit und eine Imageverbesserung. Die Sanierungsoffensive der letzten Jahrzehnte spielt dabei eine wesentliche Rolle. Das strenggeometrische Rastersystem der Blockrandbebauung zeigt im Zuge des Transformationsprozesses sowohl Vorteile als auch Nachteile. Die folgenden Punkte zählen zu den positiven Eigenschaften der gründerzeitlichen Bebauung:

- Hohe sowie große Räume schaffen eine breite Nutzungsflexibilität bzw. Nutzungsneutralität.
- Die soziale und kulturelle Mischungsdynamik ist höher; wegen der vorhandenen Wohnungsvielfalt und wegen leistbarer Wohnungen.
- Eine kleinteilige Nutzungsmischung gehörte schon immer zu den wichtigsten Eigenschaften.
- Ihre innerstädtische Lage ist verbunden mit hoher Qualität der Nahversorgung und guter Verkehrsanbindungen.

<sup>9</sup> Hugo Potyka: Gründerzeit – Auslandserfahrungen, i.A. der MA 19 der Stadt Wien, 2006

- Ihre gestalterischen Merkmale ( Fassaden, Fenster, Türen usw.) bedeuten Imagewert und Statussymbol.
- Die Erdgeschossräume sind vergleichsweise leichter umzunutzen als in anderen Bebauungstypologien.
- Die Höfe eignen sich dazu, als (begehbare) Grünflächen gestaltet zu werden.
- Es gibt Erweiterungsräume (wie hohe und große Dachböden), die sich zur Schaffung neuer Nutzflächen eignen.
- Sie bilden wegen ihrer Zahl und gebietsbezogenen Konzentration die eigentliche Identität der Stadt.

Es gibt jedoch auch die folgenden negativen Eigenschaften der gründerzeitlichen Bebauung:

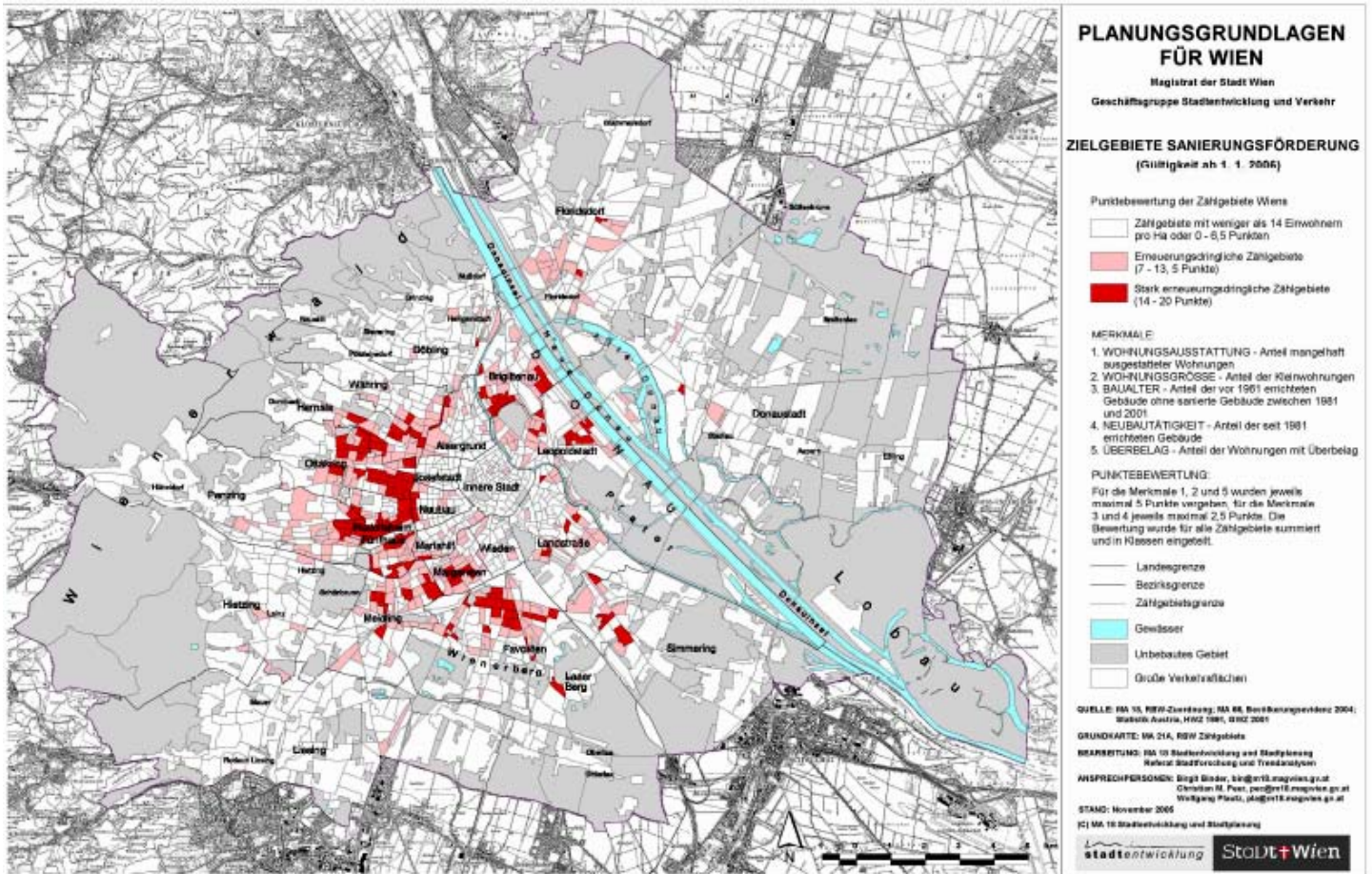
- Die Entdichtungsmaßnahmen funktionieren nur in sehr geringem Ausmaß, obwohl die Probleme fehlender Belichtung, Besonnung und Belüftung zu lösen waren.
- Verkehrsprobleme und –emissionen beeinträchtigen zunehmend die Lebensqualität.
- Die Bausubstanz zeigt einen starken (baulichen sowie thermischen) Erneuerungsbedarf.
- Grün- und Freiflächen sind nicht ausreichend vorhanden.
- Die Erdgeschosszone steht zunehmend leer.
- Der Immobilienmarkt drängt auf weitere Verdichtungen (z. B. an Hand von mehr als zweigeschossigen Dachgeschossausbauten oder großflächiger (Wieder-)Bebauung der Höfe).
- Die Eigentümerinteressen erschweren die Umsetzung der städtebaulichen Verbesserungsziele.
- Es gibt gestiegene Anforderungen an die Bestandsfestigkeit und auch neue statische Bemessungsgrundlagen (Übernahme von EU-Normen - Eurocod 8).

Das Förderungsprogramm Blocksanierung widmet sich neben der baulichen Verbesserung der Substandardwohnungen auch den städtebaulichen Verbesserungen der gründerzeitlichen Bebauung, um ihre positiven Merkmale zu erhalten und ihre Probleme zu beseitigen. Die Stadt Wien informiert über die Blocksanierungstätigkeit wie folgt:

- In den vergangenen 5 Jahren wurden 165 Blocksanierungsprojekte mit rund 4.000 Wohnungen und einem Gesamtbauvolumen von rund 220 Millionen Euro gefördert.
- Zurzeit laufen die Vorarbeiten für 80 neue Blocksanierungsprojekte. Die Gesamtsanierungskosten dafür betragen rund 120 Millionen Euro, die Förderzuschüsse der Stadt rund 75 Millionen Euro.
- Bei den neuen Projekten werden Themenfelder wie Ökologie (thermisch-energetische Thewosan/Sanierungen), barrierefreies



Wohnen und neue Wohnformen für ältere Menschen noch stärker in den Vordergrund rücken.<sup>10</sup>



**4. Zielgebiete Sanierungsförderung**  
Planungsgrundlage für Wien, Magistrat der Stadt Wien  
Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Verkehr, 2005

## Blocksanierung als Instrument der nachhaltigen Stadterneuerung

Die Nachhaltigkeit der Stadterneuerung benötigt mehr Maßnahmen als die gebäudetechnischen und thermischen Verbesserungen der Bausubstanz. In den letzten Dekaden wurden im Rahmen der Stadterhaltungs- und Stadterneuerungsvorhaben Maßnahmen entwickelt, die weit über die Gebäudesanierung hinausgehen sollten.

Eines der wirksamen Steuerungsprogramme der Stadtsanierung ist das Blocksanierungsprogramm, welches für einen Bebauungsblock oder für

<sup>10</sup> Q: Wiener Wohnbaustadtrat Michael Ludwig; in Rathauskorrespondenz vom 11.9.2007 ([www.wien.gv.at/vtx/vtx-rk-xlink?SEITE=020070911025](http://www.wien.gv.at/vtx/vtx-rk-xlink?SEITE=020070911025))

mehrere Bebauungsblöcke konzipiert wird. Die Ziele des Blocksanierungsprogramms sind folgenderweise definiert:

- das Potenzial der privaten Investitionen in einem Public-Private-Partnership-Modell zu steuern, um die Stadterneuerung zunehmend von der privaten Hand tragen zu lassen,
- ein Beteiligungsverfahren für HauseigentümerInnen, MieterInnen und die Beschäftigten des Blockes zu initiieren,
- ein umfassendes Baukonzept für die städtebaulichen Maßnahmen des Blockes zu entwickeln.

Das Steuerungsorgan für die Stadtsanierung, der 'wohnfonds\_wien', definiert die Blocksanierung "(...)als eine im Rahmen eines Sanierungskonzeptes erfolgende liegenschaftsübergreifende gemeinsame Sanierung von mehreren Gebäuden oder Wohnhausanlagen in Verbindung mit Maßnahmen zur städtebaulichen Strukturverbesserung."

"Die Blocksanierung sieht für die Verbesserung ganzer Baublocks mit unterschiedlichen EigentümerInnen vor, Wohnungssanierungen mit weiteren Maßnahmen zur generellen Verbesserung der Wohnbedingungen zu kombinieren." Zusätzlich zur Wohnhaussanierung (Sockel- oder Totalsanierung) treten die folgenden Zielsetzungen in den Vordergrund:

- Auflockerung zu dichter Bebauung durch Abbruchmaßnahmen an Hinter- und Nebengebäuden zur Verbesserung der Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse,
- Ausgleich der abgebrochenen Nutzflächen durch Dachgeschoss-Ausbau oder Aufstockung in den laut Bebauungsplan vorgesehenen Bereichen, (spezielle Förderungskonditionen für Blocksanierungen und in erneuerungsdringlichen Zählgebieten),
- Nachverdichtung von untergenutzten Liegenschaften durch Zubau, Abbruch und Neubau, dadurch auch Verbesserung der Belichtung und Belüftung oder Schaffung wohnungsnaher Freiflächen,
- Verbesserungen im Wohnumfeld; ökologische Maßnahmen wie Grünflächen- und Hofgestaltung, Schaffung von PKW-Einstellplätzen, Verkehrsberuhigung, durchgehende Grünzüge, Entsiegelungen, Dachbegrünung sowie Schallschutzmaßnahmen,
- Sicherung und Verbesserung gewünschter Nutzungsmischungen (Wohnen/ Arbeiten/Nahversorgung) und wohnverträgliche Neustrukturierung des Hinterhofgewerbes,
- Schaffung sozialer und technischer Infrastruktureinrichtungen,
- Koordination von Maßnahmen im öffentlichen Raum. <sup>11</sup>

Die Wiener Stadterneuerungsstrategie basiert auf drei Instrumenten: auf dem Aufgabengebiet der Gebietsbetreuungen, auf dem Wiener Wohnbauförderungs- und Sanierungsgesetz (WWFSG 1989) und dem Blocksanierungsprogramm des wohnfonds\_wiens.

---

<sup>11</sup> Q: [www.wohnfonds.wien.at](http://www.wohnfonds.wien.at)

Anfänglich hatte die Blocksanierung das Maßnahmenziel, vor allem durch den gezielten Einsatz von Fördermitteln eine städtebauliche, liegenschaftsübergreifende Verbesserung in den erneuerungsdringlichsten Teilen der Stadt herbeizuführen. Blocksanierungen beschränkten sich auf eine gewisse Anzahl von ausgewählten Blöcken. Heute werden Blocksanierungsmaßnahmen in Form von (Teil-) Abbrüchen im Zuge von Sockelsanierungsvorhaben forciert, die nicht den geltenden Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen entsprechen.<sup>12</sup>

Die Ziele der Baublocksanierung stellen zwar eine ökologisch wirksame Wohnumfeldverbesserung dar, aber einige der für die Blocksanierungsgebiete ins Auge gefassten Ziele bleiben zum Teil nicht realisierbar. Insbesondere die Umstrukturierung und Anpassung der Erdgeschosszone an die Anforderungen des neuen Stadtlebens zeigt einen Nachholbedarf.

Seit Beginn der 90er Jahre beauftragt der wohnfonds\_wien nach einem Auswahlverfahren Architekturbüros, für Blocksanierungsstudien, um Entwicklungskonzepte für Stadterneuerungsgebiete zu erarbeiten. Ziele sind städtebauliche und gebäudebezogene Maßnahmen, die im Rahmen der Wohnbauförderung umsetzbar sind.

Blocksanierung ist ein Verfahren, welches über den Rahmen der Wohnhaussanierung und Wohnungsverbesserung hinaus reichen soll: Die Lösungsvorschläge zur Verbesserung des Wohnumfeldes sollen im Dialog mit politischen, sozialen, wirtschaftlichen, kulturellen und administrativen Einrichtungen entwickelt werden.<sup>13</sup>

Es gibt zwei Phasen der Blocksanierung: Erstens Erstellung eines Konzeptes für ‚Chancen und Potentiale‘ an Hand der Daten und zweitens Erstellung eines Blocksanierungskonzeptes durch Konkretisierung der Maßnahmen:

### **1. Konzeptvorbereitung für Chancen und Potenziale**

In dieser Phase werden Daten und Fakten der Stadtverwaltung für Bestandanalysen übernommen; u.a. zum Gebäudebestand, zu Eigentumsverhältnissen (MA 21), Substandardhäusern (MA 18), Wohnungsausstattungen, Problemhäusern (Gebietsbetreuung) und die Flächenwidmungs- und Bebauungspläne sowie die soziale und kulturelle Infrastruktur. Diese Informationen werden in Plänen, Abbildungen und Berichten verarbeitet.

Im Rahmen dieser Projektphase ‚Chancen und Potenziale‘ werden folgende Aufgaben vom wohnfonds\_wien erfüllt:

- eine Informationsveranstaltung für LiegenschaftseigentümerInnen und Hausverwaltungen von Liegenschaften im Blocksanierungsgebiet,

---

<sup>12</sup> Rüdiger Reichel, ‚Blocksanierung – Stadterneuerungsstrategien in der konkreten Praxis‘, Wohnbauforschung in Österreich, wbfö Nr.4, 2000

<sup>13</sup> Leistungsbeschreibung für Blocksanierungsvorhaben, wohnfonds\_wien, Stand 2006

- Durchführung und Auswertung der Fragebogenaktion zur Ergänzung der Informationen über die LiegenschaftseigentümerInnen bzw. Hausverwaltungen,
- Koordinationsgespräche und Hausbegehungen.

Folgende Aufgaben sollen von den Sanierungsbeauftragten erfüllt werden:

- Erfassung des Blocksanierungsgebietes an Hand der übernommenen amtlichen Daten und Pläne und deren Überprüfung,
- Erste Kontaktaufnahme mit den LiegenschaftseigentümerInnen,
- Erhebung der aktuellen Bau- und Sanierungstätigkeit im Gebiet.

Zusätzlich sollen folgende städtebauliche Erhebungen zur Festlegung der Verbesserungspotenziale vorgenommen wurden, u.a.:

- Wohnungskategorien,
- Baualter,
- Bausubstanz,
- Grünflächen und öffentliche Räume,
- Besitzverhältnisse,
- Nutzungsstrukturen in der Erdgeschosszone.

Den ausgewählten Betrieben im Blocksanierungsgebiet wird in Zusammenarbeit mit der Wirtschaftskammer Wien eine Betriebsberatung angeboten.

## **2. Analyse und Auswertung der Erhebungen zur Erstellung des Blocksanierungskonzeptes**

In der zweiten Phase des Blocksanierungsvorhabens werden die Ergebnisse der Bestandserhebungen, die Festlegung der Entwicklungspotenziale und die Bearbeitung der Blocksanierungsprojekte zu einem Entwicklungskonzept verarbeitet. Dabei werden folgende Schwerpunkte an Hand von Berichten, Plänen, Visualisierungen und Skizzen behandelt:

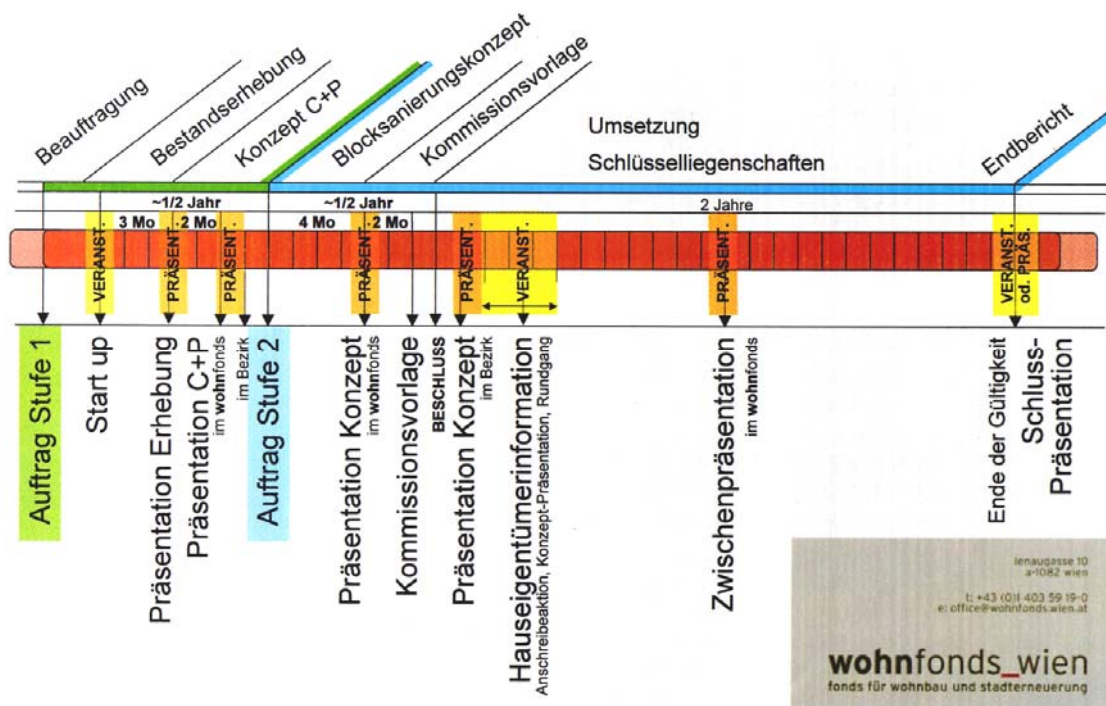
- Festlegung des Sanierungspotenzials im Zusammenhang mit Förderungen für Erhaltungsarbeiten, Sockelsanierungen, thermische Sanierungen, Totalsanierungen sowie Einzelverbesserungen,
- Kombinationsprojekte von Sanierung und Neubau,
- Abbruchmaßnahmen zur Verbesserung der Belichtungs- und Belüftungsverhältnisse,
- Parzellenübergreifende städtebauliche Verbesserungsmaßnahmen,
- Maßnahmen zur Verbesserung der offenen Räume wie Durchgänge, Fuß- und Radwege; Verkehrsberuhigung, Garagen,
- Ökologische Maßnahmen,
- Nutzungsmischung durch Erhaltung der Betriebe.

Dargestellt werden auch die Bebauungsverhältnisse und die notwendigen Abbruchmaßnahmen als Entdichtungsmaßnahmen. Die Konzeptplanung für das Sanierungsgebiet wird von den Blocksanierungsbeauftragten in

Zusammenarbeit mit dem wohnfonds\_wien entwickelt und anschließend der WWFSG-MA 21-Kommission vorgelegt. Diese Kommission besteht aus VertreterInnen der Magistratsabteilung für Stadtteilplanung und Flächennutzung (MA 21), der Baupolizei (MA 37) und der MD-BD Geschäftsstelle Infrastruktur Stadterneuerung sowie des wohnfonds\_wien.

In diesem Rahmen können die Beschränkungen oder Begrenzungen eines Bebauungs- bzw. Flächenwidmungsplans in Frage gestellt und die einzelfallbezogenen Planungsentscheidungen nach architektonischen Überlegungen zum Teil neu beschlossen werden. So soll ein gründerzeitliches Stadterneuerungsgebiet - als einzigartiges Planungsgebiet - mit allen Komponenten und Beteiligten für heutige und künftige Anforderungen erarbeitet und vorbereitet werden.

Gegebenenfalls wird das Blocksanierungskonzept nach Anregungen der Kommission überarbeitet. Mit dem Beschluss der Kommission hat das Blocksanierungskonzept zwei Jahre lang Gültigkeit. Die Ergebnisse der beiden Phasen werden im jeweiligen Bezirk präsentiert.



## 5. Ablauf der Blocksanierung (2007)

Q: wohnfonds\_wien

### Zeitraumen der Blocksanierung

Für den ersten Teil eines Blocksanierungsvorhabens „Chancen und Potentiale“ ist ein Zeitraum von etwa einem Jahr vorgesehen. Die 2. Stufe (Konzeptplanung und Umsetzung) ist innerhalb von 2 Jahren zu starten. Nach den Ergebnissen der ersten Stufe können die Gebietsabgrenzungen geändert werden. Es kann aber auch das Vorhaben beendet werden. Für

den 2. Teil „Konzept und Umsetzung“ ist ein Zeitraum von 2 bis 3 Jahren vorgesehen.

Das hier vorliegende Forschungsprojekt konnte die Blocksanierung, wegen des zeitlich begrenzten Rahmens, in der ersten Stufe zur Gänze und in der zweiten Stufe nur bis zur Präsentation der Ergebnisse nach dem Beschluss der MA 21-Kommission begleiten. Die Phase der Umsetzung befindet sich derzeit in der Anfangsphase. Deswegen bleibt die Evaluierung des Blocksanierungsverfahren Ilgplatz im Stuwerviertel im Rahmen des Forschungsprojektes insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Erdgeschosszone noch un abgeschlossen.

### **Auswahl eines Blocksanierungsgebiets als Pilotgebiet**

Aufbauend auf den Befragungen, Bestandsanalysen, Untersuchung der Fallbeispiele und Datenrecherchen sollten an Hand eines aktuellen Blocksanierungsvorhabens Planungsprinzipien und Planungskonzepte durchgespielt werden. Folgende Arbeitsschritte wurden in diesem Zusammenhang vorgenommen:

- Kontaktaufnahme mit der Blocksanierungsbehörde wohnfonds\_wien (ehem. WBSF) um eine gemeinsame Vorgehensweise zu definieren.
- Untersuchung der aktuellen Blocksanierungsgebiete in Wien, die von den Sanierungsbehörden für die begleitende Studie vorgeschlagen wurden.
- Auswahl eines repräsentativen Blocksanierungsgebietes.

Es standen die folgenden 4 aktuellen Wiener Blocksanierungsgebiete zur Auswahl:

### **6. Blocksanierungsgebiet Davidgasse im 10. Bezirk**



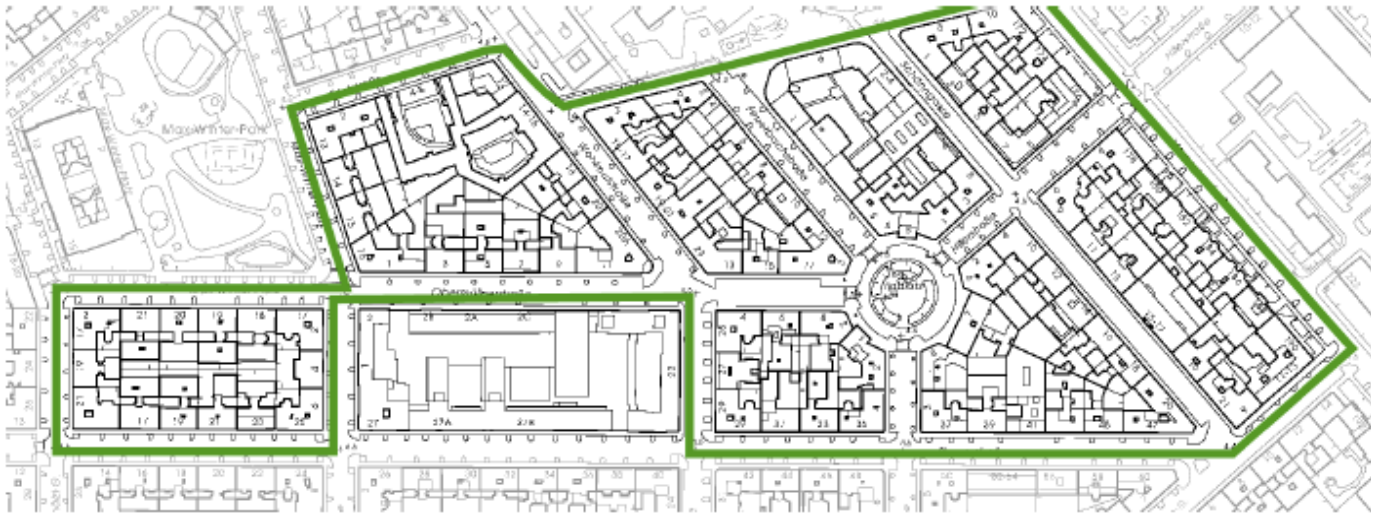
**7. Blocksanierungsgebiet Triester Straße im 10. Bezirk**



**8. Blocksanierungsgebiet Fockygasse im 12. Bezirk**



## 9. Blocksanierungsgebiet Ilgplatz im 2. Bezirk



Die Wahl fiel aus folgenden Gründen auf das Blocksanierungsviertels Ilgplatz (Stuwerviertel) als Pilotgebiet:

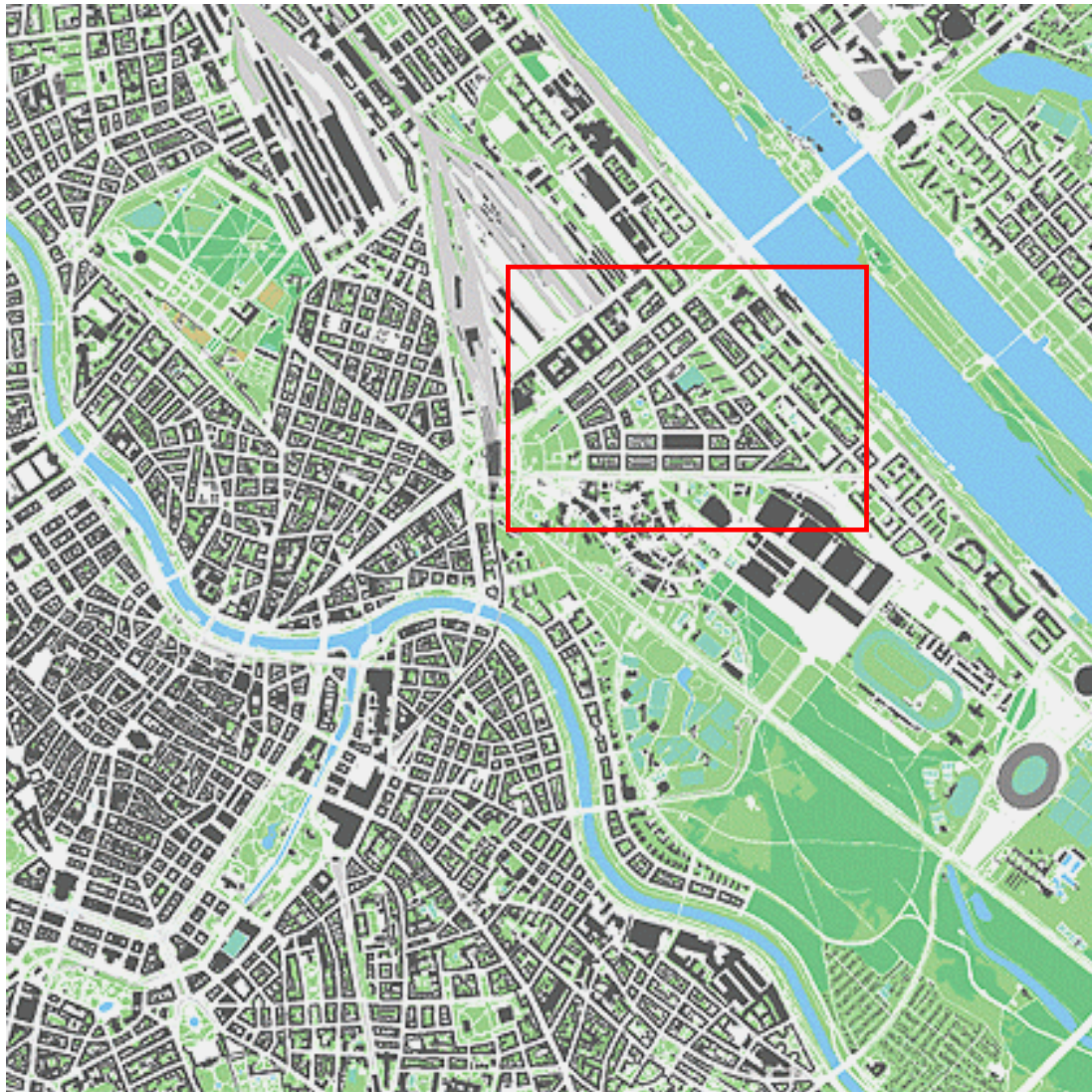
- Das Blocksanierungsvorhaben Ilgplatz startete im Frühsommer 2006 und befand sich noch in der Anfangsphase ‚Chancen und Potenziale‘. Somit eignete es sich für einen begleitenden Untersuchungsprozess besser als die anderen aktuellen Vorhaben wie ‚Davidgasse‘ oder ‚Triesterstraße‘, die schon früher gestartet waren und sich in einer fortgeschrittenen Phase befanden.
- Die breiteren Straßen und die variierenden Bebauungsstrukturen des Viertels zeigten mehr Potential für eine zusammenhängende Konzeptentwicklung für das Gesamtgebiet samt seiner offenen Räume.

Nach der Auswahlphase wurde die Erhebung der Planungsgrundlagen wie Plandokumente, Bebauungspläne, Mehrzweckkarten und Luftbilder erledigt. Die Daten zur Bestandserhebung (Datenblätter zu Besitzverhältnissen, Baujahren, Baukategorien, Nutzflächen und Bebauungsdichten der einzelnen Häuser) wurden von den Blocksanierungs-beauftragten des Blocksanierungsgebiets Ilgplatz übernommen.

Diese Informationen bildeten für den Beginn und Ablauf des Projektes eine Basis. Danach wurden die Rahmenbedingungen für mögliche Maßnahmen (sowie Umnutzen, Umgestalten, Öffnen oder Neunutzen der Erdgeschossräume und offenen Flächen des Blockes) in diesem konkreten Fall getestet, um den Änderungs- und Handlungsbedarf festzustellen. Die daraus resultierenden Ergebnisse der Modellentwicklung wurden als allgemeingültige Schlussfolgerungen erfasst, um ihre Übertragbarkeit zu fördern.

Es wurde angestrebt, die Gestaltungswege für die Erdgeschosszone, die einen Handlungsbedarf zeigen, sichtbar zu machen um anschließend neue Perspektiven aufzuzeigen.





**10. Planungsgebiet Ilgplatz im Stuwerviertel**

Q: Planungsunterlage, MA 41 – Stadt Wien

## Blocksanierungsgebiet Ilgplatz - Wien

Das Gebiet ‚Ilgplatz‘ im Stuwerviertel steht aus folgenden Gründen kurzfristig vor großen Änderungen:

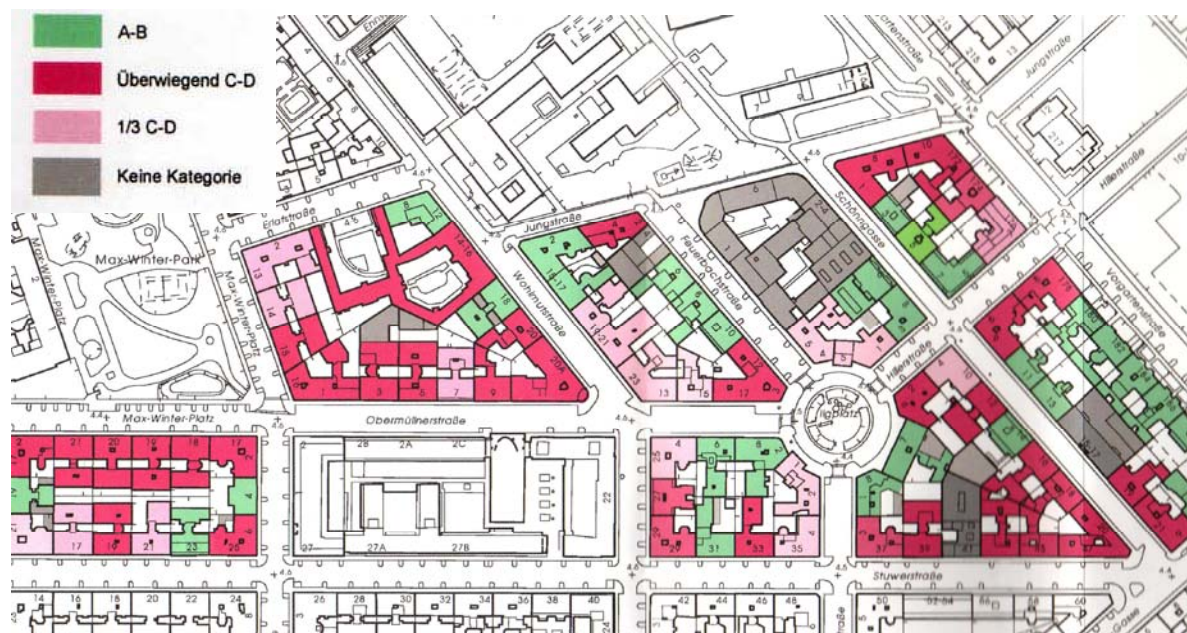
- Im Süden des Gebietes wird auf der Höhe der Ausstellungstraße ein U-Bahn-Anschluss hergestellt. Dadurch ist ein erhöhtes Interesse an dem Gebiet und mehr Entwicklungsdynamik zu erwarten.
- Im Osten des Gebietes läuft ein Planungsverfahren auf dem Areal der ehemaligen Wilhelm-Kaserne; ein Mischnutzungsprojekt u.a. mit Büros (rund 15.000 Quadratmeter) aber vor allem Wohnungen (rund 65.000 Quadratmeter) ist im Entstehen. Durch die künftigen BewohnerInnen und NutzerInnen des Bebauungsgebietes der ehemaligen Kaserne wird das angrenzende Sanierungsgebiet stark beeinflusst.

Das Viertel hat folgende Strukturen: Neben den (z.T. sanierungsbedürftigen) gründerzeitlichen Wohnbauten gibt es auch Neubauten wie soziale Wohnbausiedlungen aus der Nachkriegszeit, eine Fachhochschule, mehrere Schulen und ein als Passivhaus gebautes Studentenheim. Neben den Grünanlagen und grünen Alleen gibt es zum Teil schlechte Bausubstanz oder verwaorlost aussehende Hofketten.

Die verkehrsbezogenen Eigenschaften des Blocksanierungsgebietes werden im Abschnitt ‚Verkehr im Stuwerviertel‘ behandelt.

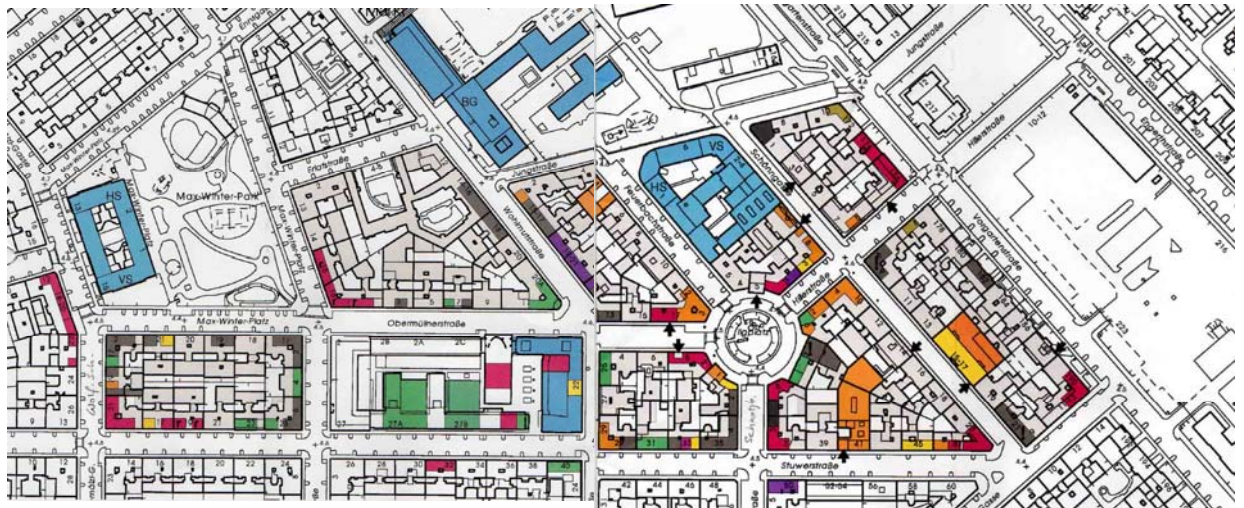
## Blockuntersuchung Ilgplatz im Stuwerviertel Wien

Die folgenden Abbildungen wurden an Hand der Datenerhebungen der Stadt Wien von dem vom wohnfonds\_wien beauftragten Architekturbüro Raumkunst erarbeitet:



### 11. Gebäudezustand (Wohnungskategorien)

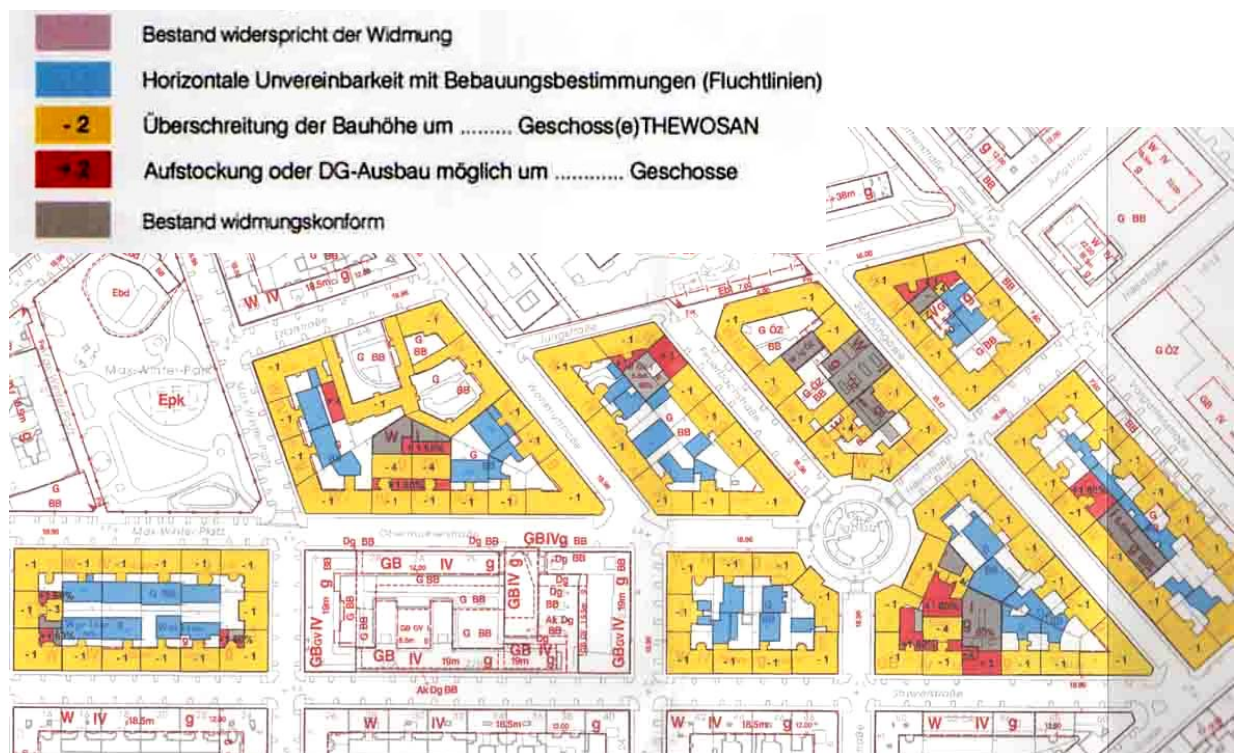
Q: Raumkunst Urbanistik Architektur Design, wohnfonds\_wien 2007








- |  |                                     |  |                            |
|--|-------------------------------------|--|----------------------------|
|   | Handwerk / Gewerbe / Dienstleistung |   | Gastronomie                |
|   | Arzt, Apotheke                      |   | Lager                      |
|   | Vereine, Clubs                      |   | Pädagogische Einrichtungen |
|   | Leerstehungen                       |   | Handel                     |
|   | Garagen                             |   | Büros                      |
|  | großer / prominenter Leerstand      |  | Rotlicht-Lokal             |

## 12. Erdgeschossnutzungen und Leerstand

Q: Raumkunst Urbanistik Architektur Design, wohnfonds\_wien 2007

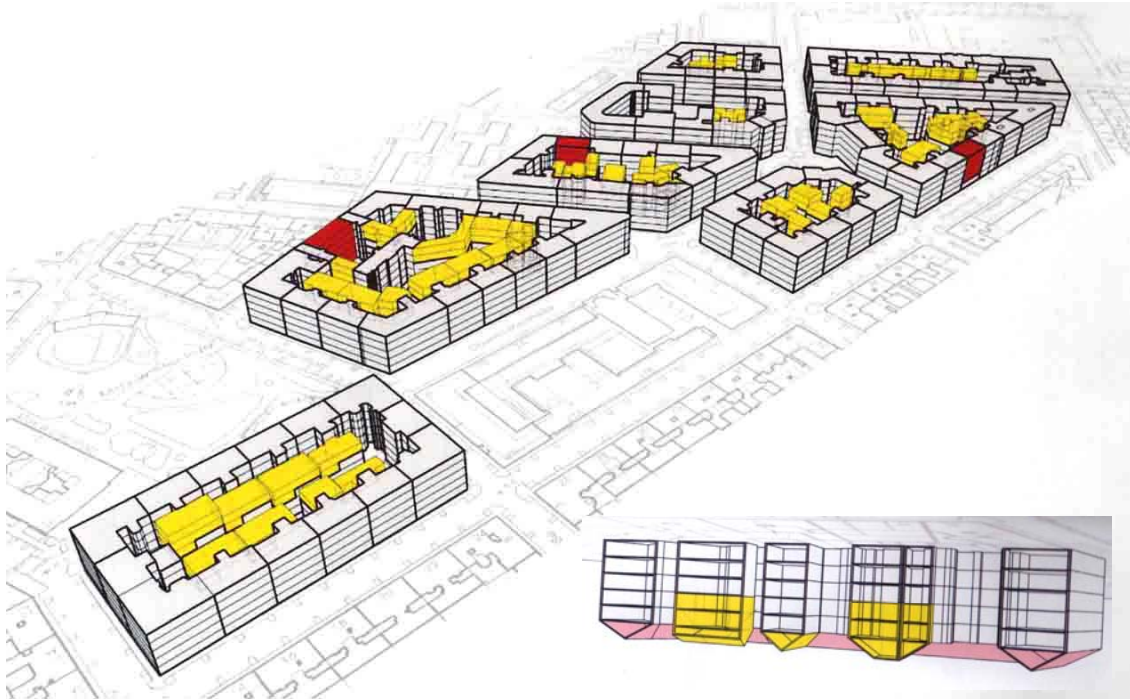


- |   |  |
|---|--|
|  | Bestand widerspricht der Widmung                                     |
|  | Horizontale Unvereinbarkeit mit Bebauungsbestimmungen (Fluchtlinien) |
|  | Überschreitung der Bauhöhe um ..... Geschoss(e) THEWOSAN             |
|  | Aufstockung oder DG-Ausbau möglich um ..... Geschosse                |
|  | Bestand widmungskonform  |

## 13. Abweichungen von Bebauungsplänen

Q: Raumkunst Urbanistik Architektur Design, wohnfonds\_wien 2007

In der Konzeptplanungsphase werden die realen Eigentümerinteressen nicht berücksichtigt. Die Ergebnisse, die der MA 21-Kommission vorgelegt werden, beziehen sich grundsätzlich auf die Entdichtungsmaßnahmen. Diese Maßnahmen werden unabhängig von ihrem (kurzfristigen) realen Umsetzbarkeitspotenzial entwickelt.



#### 14. Konzeptplanung mit Abrissmaßnahmen Blocksanierungsgebiet Ilgplatz

Q: Raumkunst Urbanistik Architektur Design, wohnfonds\_wien 2007



#### 15. Abrissmaßnahmen im Blocksanierungsgebiet Triesterstraße-Wien

Q: p.good architekten

Folgende Wiener Beispiele stellen realisierte Entdichtungs-, Abriss- und Neubaumaßnahmen im Rahmen von Sanierungsvorhaben dar:



**16. Sanierung mit Entzongung in der Sperrgasse 17, 15. Bezirk-Wien**

Q. Architekturbüro SIGS Foto: Herta Hurnaus



**17. Sanierung und Neubau in der Streffleurgasse 4, 20. Bezirk-Wien**

Q: p.good architekten Foto: Adsy Bernart

## Wege zur Stadtsanierung in Deutschland

In den folgenden Abschnitten werden zwei Städte **Berlin und Leipzig** mit ihren sozialen und städtebaulichen Entwicklungsbeispielen in Sanierungsgebieten mit besonderem Entwicklungsbedarf<sup>1</sup> kurz dargestellt. Ein soziales Entwicklungsprogramm eines gründerzeitlichen Gebietes ‚Samariterviertel‘ in Berliner Osten wird mit relevanten Eckdaten und das ‚Zwischennutzungsprogramm‘ der Leipziger Stadterneuerung sollen Einblicke in den vergleichbaren Beispielen aus Deutschland liefern.

### Samariterviertel in Berlin- Friedrichshain

Das Sanierungsgebiet Samariterviertel – Friedrichshain befindet sich mitten im dichtbebauten gründerzeitlichen Gebiet, östlich von Berlin Mitte. Es ist ca. 3,5 km vom Alexanderplatz entfernt. Nördlich grenzt die Frankfurter Allee an.

Mit der 9. Verordnung über die förmliche Festlegung von Sanierungsgebieten von 1993 hat der Senat von Berlin gem. § 142 Baugesetzbuch (BauGB)<sup>2</sup> das Samariterviertel zum Sanierungsgebiet erklärt. Die Sanierung der letzten Jahren erfasste 90 % des Wohnungsbestandes mit rund 5.380 Wohneinheiten und wurde Ende 2007 abgeschlossen. Neben der Modernisierung und Instandsetzung der Wohnungen wurden die Grün- und Freiflächen neugestaltet bzw. neuhergestellt. Straßenräume wurden verkehrsberuhigt, Tempo-30-Zonen eingeführt, Querungshilfen gebaut, die Straßen und die Baulücken sind begrünt.<sup>3</sup>



**18. Straßenprofil im Samariterviertel, Berlin**

---

<sup>1</sup> „Innerstädtische oder innenstadtnahe Quartiere mit nicht modernisierter Bausubstanz und unterdurchschnittlicher Umweltqualität“ Q: Soziale Stadt „Wege zu einer intakten Nachbarschaft“, Städtebauförderung in Bayern, Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern, 2000

<sup>2</sup> [dejure.org/gesetze/BauGB/142.html](http://dejure.org/gesetze/BauGB/142.html)

<sup>3</sup> Perspektiven des Samariterviertels, ASUM Arbeitsgruppe für Sozialplanung und Mieterberatung GmbH, Berlin 2006



### **19. Straßengestaltung im Samariterviertel, Berlin**

Viele dieser Maßnahmen wurden unter Beteiligung der NutzerInnen und zum Teil mit aktiver Hilfe der BewohnerInnen umgesetzt. In die Erdgeschossräume sind viele kleine Gewerbebetriebe eingesiedelt, die mit den Straßenräumen in starker Interaktion stehen. In den wärmeren Jahreszeiten sitzen die BewohnerInnen auf Sitzbänken der Gehsteige vor ihren Häusern oder an den Tischen der kleinen Gastronomiebetriebe.

Es gibt jedoch auch in Berlin<sup>4</sup> kein wirkliches Instrumentarium zur Entwicklung und Wiedernutzung der Erdgeschosszone.

Das Baugesetzbuch (BauGB) sieht mit den §§ 136-164<sup>5</sup> – dem "Besonderen Städtebaurecht" - Instrumente und Verfahren zur einheitlichen Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen vor.

### **Leitsätze zur Stadterneuerung Berlins, 1993**

- „Der umfassende Handlungsbedarf in den Gründerzeitquartieren des Ostteils der Stadt erfordert eine flächenhafte und eine auf Schwerpunkte bezogene Strategie der Stadterneuerung.
- Ziel der Erneuerung ist der Erhalt der bestehenden baulichen und städtebaulichen Struktur. Die neue, veränderte städtebauliche Funktion der Gebiete ist behutsam aus dem Bestand zu entwickeln.
- Die Erneuerung ist an den Bedürfnissen der Betroffenen zu orientieren. Die Erneuerungsmaßnahmen und -verfahren werden sozial verträglich gestaltet.

---

<sup>4</sup> Interview G. Krug, STATTBAU GmbH, Stadtentwicklungsgesellschaft Berlin, Quartiersmanagement und Gebietsbetreuung

<sup>5</sup> [dejure.org/gesetze/BauGB/136.html](http://dejure.org/gesetze/BauGB/136.html)

- Bei der Erneuerung der Gebiete ist die vorhandene Struktur des Gewerbes zu sichern und zu entwickeln; Arbeitsplätze sind im Grundsatz zu erhalten bzw. neu zu schaffen.
- Die Sanierung ist nach förmlicher Festlegung zügig, d.h. innerhalb von 15 Jahren durchzuführen. Bei der Größe der Gebiete ist dieses nur erreichbar, wenn die Erneuerung auf die notwendigen Maßnahmen und Standards begrenzt wird.
- Die rechtlichen Möglichkeiten der planungs-, bauordnungs-, wohnungsaufsichts- und vermögensrechtlichen Instrumente für die Sicherung der Sanierungsziele sind auszuschöpfen.
- Öffentliche Standorte werden durch vorhaltenden Grunderwerb und durch Planungsrecht (Bebauungspläne) frühzeitig gesichert.
- Der Finanzierung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen und der notwendigen technischen Infrastruktur in den Sanierungsgebieten wird Priorität gegenüber anderen Bestandsgebieten in der Finanz- und Haushaltsplanung des Landes Berlin eingeräumt.
- Die erforderliche Erneuerung der Altbausubstanz kann nur durchgeführt, Eigentümerinvestitionen aktiviert und die Maßnahmen verstärkt durch privates Kapital finanziert werden.
- Die Erneuerung der Gebäude und Wohnungen muss mittelfristig jedoch durch öffentliche Förderung unterstützt werden, soweit die notwendigen Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen aus den Mieterträgen nicht zu finanzieren sind.
- In den Sanierungsgebieten sind Betroffenenvertretungen zu bilden. Durch Sozialplanverfahren und offene Beratung sind die Belange der Bewohner und Nutzer einzubringen.
- Zur Erfüllung der Aufgaben Berlins bei der Vorbereitung und Durchführung der Sanierung werden Sanierungsbeauftragte bzw. treuhänderische Sanierungsträger nach § 157 BauGB eingesetzt. Der Zwischenerwerb von Grundstücken zur Sicherung öffentlicher Standorte wird einem bezirksübergreifend tätigen Treuhänderischen Sanierungsträger übertragen.<sup>6</sup>

Auffallend im Sanierungsgebiet sind die verkehrsberuhigten Wohnstraßen, die auch durch die aktiv-genutzten straßenseitigen Balkone eine wesentliche Belebung erfahren haben.

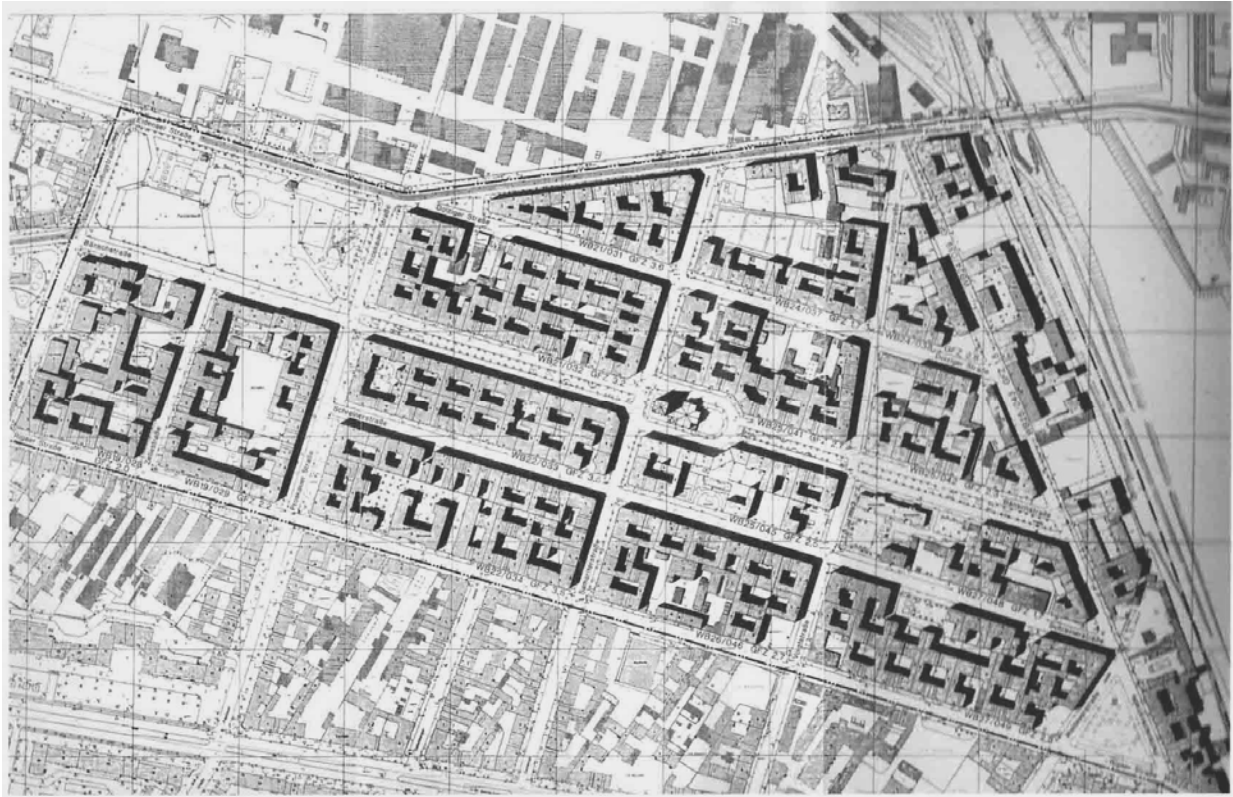
Charakteristisch sind die zahlreichen kleinen Gewerbebetriebe, die sich vor allem in den EG-Zonen der Wohnhäuser befinden. Im Samariterviertel gibt es etwa 150 solcher Ladengewerbe, die eine maximale Größe von 100m<sup>2</sup> haben. Darunter viel Kleinstgastronomie, die ein Jahr lang ohne erschwerende Auflagen Start-Möglichkeiten hat. Die breiteren Gehsteige vor diesen Lokalen werden bei einer begrenzter Zahl von Tischen ohne bürokratische Auflagen frei genutzt.

---

<sup>6</sup> [www.samariterviertel.de/samariterviertel/sanverfahren/verfahren\\_3.html](http://www.samariterviertel.de/samariterviertel/sanverfahren/verfahren_3.html)

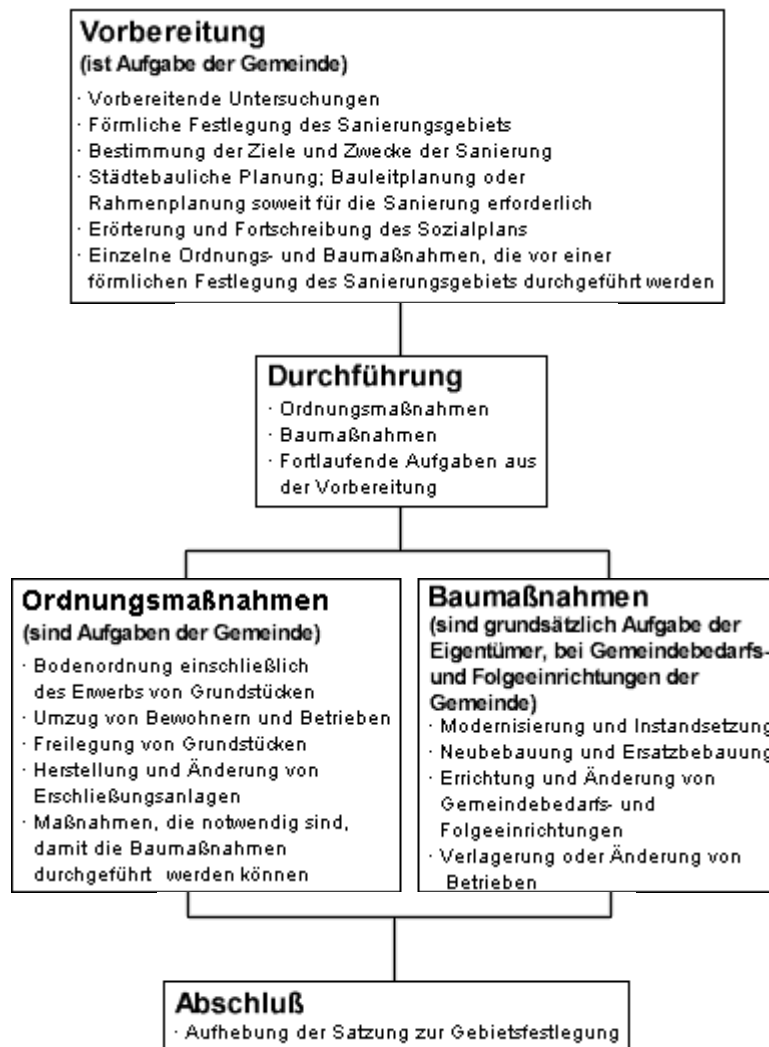


Die Neugestaltung des Straßenraums lässt viele BewohnerInnen des Viertels sich in den Straßenräumen aufhalten.



-  Neubau
-  umfassende Mod/Inst-Maßnahmen, öffentlich gefördert
-  umfassende Mod/Inst-Maßnahmen, privat finanziert
-  Teil-Mod/Inst-Maßnahmen, öffentlich gefördert
-  Teil-Mod/Inst-Maßnahmen, privat finanziert

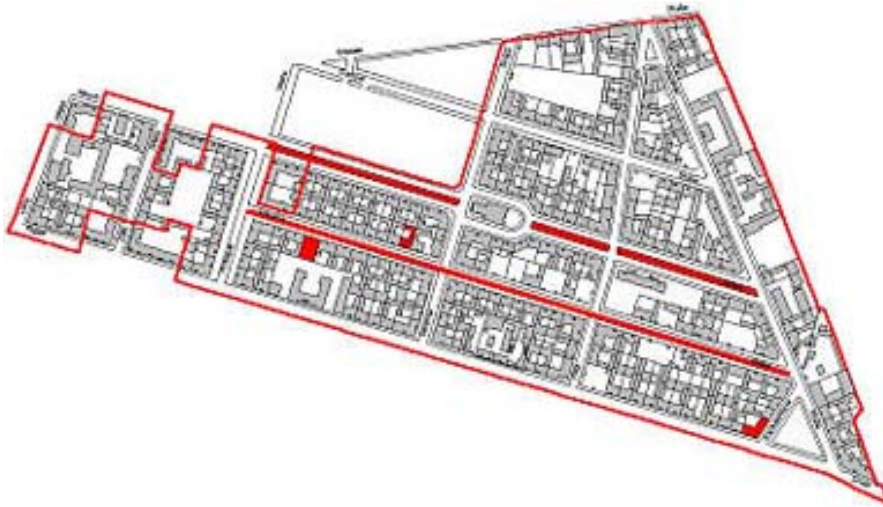
ingsstruktur im Samariterviertel, Friedrichshain-Berlin  
STATTBAU Berlin



21. Schematischer Ablauf einer Sanierungsmaßnahme, Berlin  
Q: STATTBAU Berlin



22. Sanierungsgebiet Samariterviertel



### 23. Sanierungsgebiet Samariterviertel

Q: asum GmbH, Angewandte Sozialforschung und urbanes Management, ASUM GmbH Berlin

Das Entwicklungsprogramm des Samariterviertels begann vor 15 Jahren und war mit Ende 2007 beendet. Die sozialen Entwicklungsziele und die Trends des Programms waren u.a.:

- Anstieg der Bewohnerzahl, auch durch Zunahme der Haushalte mit Kindern,
- Bevölkerungsaustausch bei weitgehendem Erhalt der sozialen Bevölkerungsmischung,
- Schaffung von Wohnperspektiven auch für einkommensschwache Bevölkerungsteile.

#### Ziele des Sanierungsprogramms

Es wurde eine kinderfreundliche Entwicklung des Gebiets als Ziel gesetzt. Den älteren BewohnerInnen wurden Ersatzwohnungen vorgeschlagen, die in von ihnen bevorzugten Gegenden lagen.<sup>7</sup> Es gab eine große Zahl von Wohnungen, die vor der Sanierung leer standen.

Die Zahl der Kinder wuchs während der Sanierungszeit kontinuierlich. Eine soziale Mischung über unterschiedliche Einkommensgruppen konnte hergestellt werden. Im Sanierungsgebiet hat ein Gentrification-Prozess stattgefunden. Die in der DDR-Zeit enteigneten Häuser gingen mit der Zeit in Privatbesitz über; Auch ein Eigentümerwechsel hat stattgefunden.

- Rund 33 % der sanierungs betroffenen Haushalte blieben in ihren ursprünglichen Wohnungen, 57 % im Gebiet.
- Große Teile der ursprünglichen Bevölkerung wurde ausgetauscht.

---

<sup>7</sup> Workshopsbericht „Perspektiven des Samariterviertels“, ASUM Arbeitsgruppe für Sozialforschung und Mieterberatung GmbH, 2006

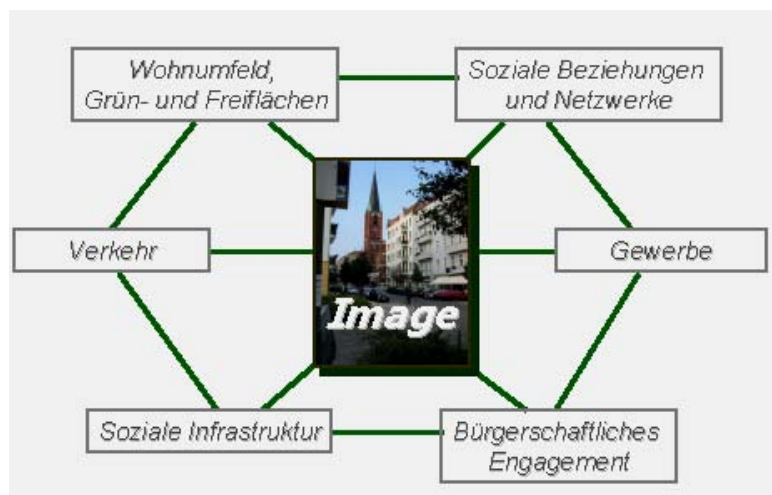
- Zwei Drittel aller Haushalte sind neu im Gebiet.

Eine soziale Mischung mit unterschiedlicher Einkommensstruktur konnte jedoch abgesichert werden.

Im Zuge der Sanierungsarbeiten wurden die Kleinstwohnungen zusammen gelegt, um das Wohnen kindergerecht zu machen.<sup>8</sup>

Die allgemeinen Sanierungsziele waren:

- „Verbesserung des Bauzustandes und des Ausstattungsstandards der Wohnungen
- Erhöhung des Anteils familienfreundlicher Wohnungen
- kleinteiliger Abriss und Rückbau zur Verbesserung der städtebaulichen und Freiflächensituation auf den Grundstücken
- Wohnungsneubau auf Lückengrundstücken und Dachgeschossausbau in begrenztem Umfang
- Verbesserung des Anteils an und der Ausstattung mit öffentlichen Grün- und Freiflächen.
- Neubau bzw. Erneuerung von 8 Spielplätzen
- Umfassende Erneuerung der Schulen und der Kita im Gebiet
- Erneuerung der bestehenden Turnhallen und Neubau einer wettkampfgerechten Sporthalle auf dem ehemaligen Samariterschulgarten
- Aufwertung der Straßenräume durch Erneuerung von Gehweg- und Fahrbahndecken,
- flächendeckende Straßenbaumpflanzungen
- Erhalt und Stabilisierung nichtstörenden Gewerbes und Intensivierung der gewerblichen Funktionen.“<sup>9</sup>



## 24. Die unterschiedlichen Aspekte der Entwicklung des Samariterviertels

<sup>8</sup> Perspektiven des Samariterviertels, ASUM Arbeitsgruppe für Sozialplanung und Mieterberatung GmbH, Berlin 2006

<sup>9</sup> ebenda



**25. Spielplatz (Kinderbeteiligung) in einer Baulücke  
Schreinerstraße im Samariterviertel, Berlin**

### **Schwerpunktverlagerung bei Sanierungsvorhaben**

Seit Ende der 90er Jahre erfolgte eine Schwerpunktverlagerung auf Maßnahmen für Einrichtungen der **sozialen Infrastruktur und im öffentlichen Raum**.

Die Finanzierung der Sanierung erfolgte zu etwa gleichen Teilen durch öffentliche Förderungen und aus privaten Mitteln.

Die Förderungsprogramme des Landes Berlin für Modernisierung und Instandsetzung und für Wohnungsbau sind nach 15 Jahren (Ende 2007) eingestellt worden.

Die folgenden Mittel stehen den EigentümerInnen weiterhin als Finanzierungsmöglichkeiten zur Verfügung:

- „Förderprogramm der KfW – Kreditanstalt für Wiederaufbau kann für Wohnraummodernisierung und CO<sub>2</sub> -Minderung genutzt werden.
- Darlehen für Solarstrom-Anlagen
- Steuerliche Begünstigung nach § 7h und 10f Einkommensteuergesetz (EStG) als Sonderabschreibung von bis zu 10% der Herstellungskosten für Modernisierung und Instandsetzung bei Maßnahmen im Sinne von § 177 BauGB über 10 Jahre.“<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> [www.samariterviertel.de/samariterviertel/foerderung/index.html](http://www.samariterviertel.de/samariterviertel/foerderung/index.html)



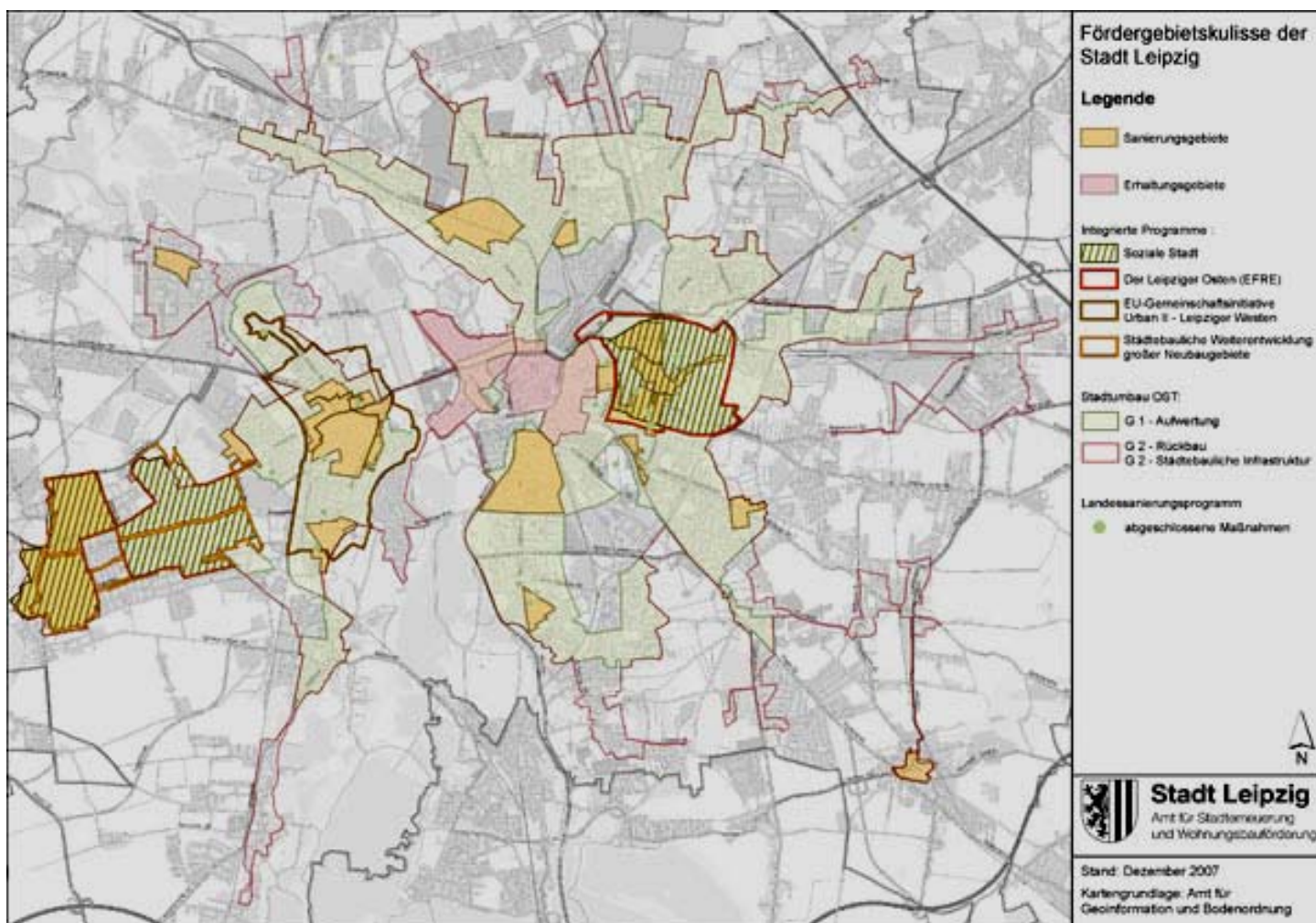
26. Straßenleben im Samariterviertel

## Leipziger Städtebauförderung

Leipzig ist stark von der gründerzeitlichen Bebauung geprägt. Seit 1990 wurden rund 80 % des Altbaubestandes saniert. Trotzdem stehen heute zahlreiche Bauten der gründerzeitlichen Bebauung zum Teil oder zu Gänze leer. In den letzten Jahren wurden einige Stadtteile erfolgreich belebt.

In den letzten Jahren wurden einige Stadtteile erfolgreich belebt. In gründerzeitlichen Vierteln, vor allem im Leipziger Osten und Westen sowie in der Großsiedlung Leipzig-Grünau liegen die Fördergebiete der Stadterneuerung.

Die Förderprogramme der EU, des Bundes und des Landes sind für die Stadt Leipzig eine zentrale Grundlage für ihre Aktivitäten in der Stadterneuerung und im Stadtumbau.



### 27. Fördergebietskulisse der Stadt Leipzig

Q: Stadt Leipzig Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung, Stand 2007

Folgende Förderprogramme wurden eingesetzt: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)<sup>11</sup>, Soziale Stadt, Stadtumbau Ost, Städtebauliche Erneuerung, Städtebaulicher Denkmalschutz, URBAN II, Wohnungsbauförderung.

Der Weg zur Stadterneuerung wurde als eine sinnvolle Verbindung der unterschiedlichen Programme in den ausgewählten Fördergebieten formuliert. In der Kopplung von EU-Programmen mit Städtebau-Fördermitteln von Bund und Land sollte ein Fördermittel-Mix entstehen, der praxistauglich ist und der eine nachhaltige Stadterneuerung ermöglicht.

Das Programm städtebaulicher Erneuerung konzentriert sich durch die Einrichtung von Sanierungsgebieten mit besonderem Erneuerungsbedarf auf die Beseitigung städtebaulicher Missstände.

Die Stadterneuerung in Leipzig setzt auf Schwerpunktgebieten, die einen sozialen und baulichen Erneuerungsbedarf zeigen, bevor sie Problemgebiete werden. Die Maßnahmen sind sowohl im Bereich der baulichen Modernisierung, Instandsetzung und Umnutzung als auch in den öffentlichen und offenen/grünen Räumen und zur Verbesserung von Verkehr, Freizeit, Image und Nachhaltigkeit zu treffen.

Zwischen 1997 und 2003 konnte in Leipzig kontinuierlich ein jährlicher Förderrahmen zwischen 30 und 40 Mio. € gehalten werden. Der Förderrahmen umfasst die Finanzhilfen/Fördermittel des Bundes, des Freistaates Sachsen und der EU und die kommunalen Eigenanteile. 2004 sank der Verbrauch des Förderrahmens – aufgrund fehlender kommunaler Mittel für den zu erbringenden Eigenanteil – auf 27,9 Mio. €.

Die Methode zur synergetischen Kopplung der Förderungsquellen und Konzentration der Förderungsschienen und Finanzierungsquellen auf die Gebiete mit besonderem Entwicklungsbedarf wird wie folgt dargestellt:

„Ab 2005 wurde ein Pilotprojekt zur Entlastung des städtischen Vermögenshaushaltes gestartet. Investitionsvorhaben städtischer Fachämter werden seitdem auf Förderfähigkeit im Rahmen der Programme der Stadterneuerung und des Stadtumbaus geprüft. Durch die Kopplung von Eigenmitteln der einzelnen Fachämter mit den Städtebaufördermitteln ist ein optimierter Fördermittelabruf und eine Steigerung des Investitionsvolumens der Ämter um ein Vielfaches möglich. Prioritäre Maßnahmen der einzelnen Ämter müssen dadurch zeitlich nicht zurück gestellt werden.

Voraussetzung für diesen Kopplungseffekt ist aber, dass diese Investitionen den Zielen der Stadterneuerung entsprechen und nicht nur der Erfüllung faktischer Pflichtaufgaben unterworfen sind. Diese Investitionsabstimmung

---

<sup>11</sup> Zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts und zum Ausgleich der wichtigsten regionalen Ungleichgewichte unterstützt der Europäische Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) Maßnahmen in Gebieten mit Entwicklungsrückständen. In den sog. „Ziel-1-Gebieten“ gilt der Höchstfördersatz von bis 75% der Gesamtkosten. Zws. 2000-2006 gehörte Sachsen vollständig zu dieser höchsten Förderkategorie. Q: Stadt Leipzig



wird als Bestandteil des Verfahrens zur Aufstellung des Vermögenshaushaltes ab 2006 jährlich fortgesetzt.

Weiterhin wird in der Verwirklichung der Stadterneuerungsziele der Eigenmittellersatz durch Finanzierungsbeiträge von Landeskirchen und von gemeinnützigen Vereinen praktiziert. Im Ergebnis stieg der Förderrahmen 2005 für Maßnahmen der Stadterneuerung und des Stadtumbaus wieder auf eine Höhe von 32,1 Mio. €.<sup>12</sup>

Als rechtliche Grundlagen gilt die Verwaltungsvereinbarung „**Städtebauförderung**“, die zwischen Deutschem Bund und 16 Ländern getroffen wurde. In diesem Rahmen wurde bei einem informellen Treffen eine ‚**Leipzig Charta**‘ zusammen mit EU-VertreterInnen verabschiedet.

Die betreffende Verwaltungsschrift zur Verwaltungsvereinbarung in der Städtebauförderung, die die städtebaulichen Maßnahmen zur Stadterneuerung in Sachsen (u.a. Leipzig) betrifft, gibt die folgende Maßnahmenordnung zur **Begleitung und Koordinierung der Maßnahmen zur Entwicklung benachteiligter Stadtgebiete** vor:<sup>13</sup>

„Zur Stabilisierung und Entwicklung benachteiligter Stadtteile ist ein koordiniertes Vorgehen aller betroffenen Ämter in der Gemeinde erforderlich.

Die Gemeinde hat die Mittel und Maßnahmen, die für die Entwicklung eines Stadtteils von Bedeutung sind und die in der Lage sind, die Gebiete zu stabilisieren, bevor sie sich zu sozialen Brennpunkten entwickeln, koordiniert einzusetzen.

Über die Stabilisierung hinaus sollen die Maßnahmen auch zu einer nachhaltigen Entwicklung der Gebiete als attraktive Stadtteile beitragen.

Die Gemeinde hat auf der Grundlage integrierter Handlungskonzepte ihr Wirken darauf zu richten, dass durch eine verbesserte Abstimmung der Entscheidungsträger und der Mittel Kumulations- und Synergieeffekte erzeugt werden, die über die Effekte der traditionellen Städtebauförderung und anderer sektoraler Förderungen hinausgehen. Es ist zugleich auch eine verbesserte Abstimmung mit dem privaten Sektor und ein damit verbundener effektiverer Mitteleinsatz anzustreben.

Die integrierten Handlungskonzepte sind auszurichten auf die Verbesserung

- der Wohnverhältnisse,
- der Umweltentlastung,
- des Angebotes an bedarfsgerechten Aus- und Fortbildungsmöglichkeiten,

---

<sup>12</sup> [www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/stadtern/programme/erneu](http://www.leipzig.de/de/buerger/stadtentw/stadtern/programme/erneu)

<sup>13</sup> Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über die Vorbereitung, Durchführung und Förderung von Maßnahmen der Städtebaulichen Erneuerung im Freistaat Sachsen (VwV-StBauE) Vom 29. November 2002 (SächsABl.SDr., Jg. 2003, Bl.-Nr. 1, S. 2.)

- der sozialen Infrastruktur insbesondere für junge Menschen,
- der Maßnahmen für eine sichere Stadt,
- des Öffentlichen Personennahverkehrs,
- des Wohnumfeldes sowie
- der Stadtteilkultur und Freizeit.“

## Zwischennutzungen in Leipzig

Der Leipziger Weg der Sanierungs – und Wirtschaftsförderungsbehörden zur Zwischennutzung scheint an Hand der Praxisbeispiele erfolgreich zu laufen, obwohl der Leerstand der innerstädtischen Gebiete noch sehr hoch ist, der durch die Abwanderung der letzten Jahrzehnten ausgelöst wurde.

Trotzdem gibt es gebietsweise Initiativen zur Belebung der Geschäftslokale. Räume werden von der Kommune (von EigentümerInnen) für eine bestimmte Zeit übernommen. (Beispielsweise für 5 Jahre)<sup>14</sup> Dazu wird von der Kommune in eine minimale Grundausstattung investiert, um die Räumlichkeiten wieder nutzbar zu machen. Die Behörde fördert die Grundsanierung und vermietet (i. R. durch Vereine) weiter an Kunst- und Kulturaktionen, KünstlerInnen und kleine bzw. junge HandwerkerInnen, zu sehr niedrigen Mietpreisen. Die Räume können auch für sehr kurze Zeit zur Verfügung gestellt werden, für Veranstaltungen, Ausstellungen usw.

Für die Zwischennutzung der leerstehenden Häuser/Räume gibt es den Verein **HausHalten**,<sup>15</sup> welcher 2004 gegründet worden ist und mit dem Ziel arbeitet, gefährdeten Gebäuden durch unkonventionelle Nutzungsideen neue Perspektiven zu verleihen.

HausHalten nimmt Kontakt zu den EigentümerInnen leerstehender Gebäude auf und vermittelt diesen - bei Interesse - neue NutzerInnen, die durch die Sanierungsarbeit, das Gebäude ‚warten‘ und als HauswächterInnen fungieren. (Bausubstanzschutz)

„Das Grundprinzip der Wächterhäuser ist folgendes: Hauserhalt durch Nutzung. "Viel Fläche für wenig Geld" ist die Maxime, denn es gilt in Zeiten des Überangebotes Fläche zu verschwenden und Nutzungen zu extensivieren, was aufgrund der günstigen Nutzungskonditionen möglich wird.

Die EigentümerInnen werden von Kosten entlastet. Ihre Aufgabe ist es, die Hausanschlüsse von Strom und Wasser wieder herzustellen und, teilweise mit Hilfe von Fördergeldern, das Gebäude soweit instand zu setzen, dass eine Nutzung möglich wird.

Die NutzerInnen werden zu "Wächtern" über das Haus. Sie richten sich die Räumlichkeiten nach ihren Vorstellungen her. Die Übernahme der laufenden Betriebskosten für das Haus, ihre handwerkliche Eigenarbeit in ihren eigenen Räumen und die Kontrolle des restlichen Gebäudes sind ihre

---

<sup>14</sup> Gespräch mit Karsten Gerken, Amtsleiter für Stadterneuerung, Stadt Leipzig

<sup>15</sup> Q: Verein HausHalten ([www.haushalten-leipzig.de](http://www.haushalten-leipzig.de))

Leistungen an den/die Eigentümer/in. Besonders soziale, kulturelle oder gewerbliche NutzerInnen mit Ausstrahlung und Anziehung auf das Quartier kommen als "Wächter/in" in Frage.

Ein 10-Punkte-Maßnahmenplan des Vereins HausHalten zeigt, wie man in der Praxis vorgeht:<sup>16</sup>

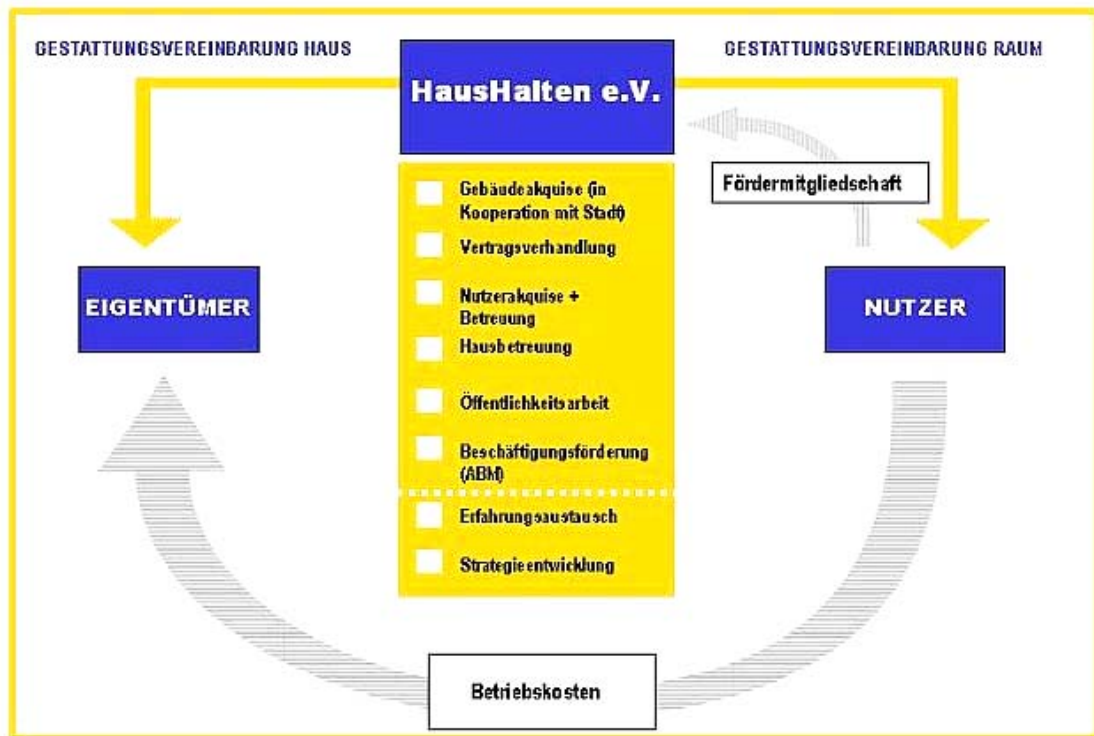
- „Identifizierung geeigneter Objekte, die an städtebaulich bedeutsamen Standorten liegen, sich in einem schlechten baulichen Zustand befinden und entsprechend der kommunalen Stadtentwicklungsziele (Grundlagen: Stadtentwicklungsplan der Stadt Leipzig, Prioritätenliste des Gebäude-Sicherungsprogramms der Stadt Leipzig) dringend zu erhalten sind,
- Kontaktaufnahme mit den Eigentümern, Vorstellung des Projektansatzes und Eröffnung neuer Nutzungsperspektiven in einer scheinbar aussichtslosen Situation,
- Einschätzung des baulichen Zustandes und Erstellung eines fachlich fundierten Gutachtens mit erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zur generellen Reaktivierung der in der Regel von sämtlichen Medien abgeklebten Objekte,
- Abschluss einer "Gestattungsvereinbarung Haus" zwischen dem Eigentümer und HausHalten e.V. zur zeitlich befristeten Nutzung des Gebäudes. Durch Ausstiegsklauseln ist eine zwischenzeitliche Sanierung bzw. Verwertung des Objektes im herkömmlichen Sinne nicht ausgeschlossen. Rechte und Pflichten werden zwischen den Vertragspartnern objektkonkret festgelegt,
- Auf Grundlage der Gestattungsvereinbarung und der damit verbundenen nachhaltigen Revitalisierung des Gebäudes kann die Stadt Leipzig Zuschüsse zur Gebäudesicherung an den Hauseigentümer ausreichen. Hinzu kommen Eigenleistungen des Vereins sowie der zukünftigen Nutzer,
- Objektkonkrete Suche nach "passenden" Nutzern und Abschluss von Unternutzverträgen mit HausHalten e.V. Eine spätere Übergabe des direkten Vertragsverhältnisses an dem Eigentümer ist vorgesehen,
- Durchführung der erforderlichen Sicherungs- bzw. Instandsetzungsmaßnahmen durch Fachfirmen und anschließende Übergabe an die "Hauswächter".
- Unterstützung der "Hauswächter" durch HausHalten e.V. bei der Durchführung von Instandsetzungsarbeiten und Herstellung von nutzbarer Fläche für gemeinnützige Zwecke,
- öffentlichkeitswirksame Eröffnung der jeweiligen Wächterhäuser mit einem Fest und einer Ausstellung über den Verein, seine Ziele, weitere Objekte u. ä., eingebunden in eine übergeordnete Werbestrategie, Multiplizierung des Ansatzes,
- Unterstützung der neuen Hausgemeinschaft durch HausHalten e.V. mit dem Ziel, das Gebäude auch vertraglich an die neu gewonnenen

---

<sup>16</sup> [www.haushalten-leipzig.de/de/waechterhaeuser\\_modell.asp](http://www.haushalten-leipzig.de/de/waechterhaeuser_modell.asp)

Wächter zu übergeben, um als Verein erneut Wächterhäuser in Obhut nehmen zu können.“<sup>17</sup>

Dieses Modell der Zwischennutzung könnte als übertragbare Methode eine Perspektive für leerstehende Erdgeschosslokale in Wien bieten.



## 28. Das Wächterhausmodell - Leipzig

Q: Stadt Leipzig

### Stadtkultur als Standortentwickler

Leipzig erlangte in den letzten Jahren mit seiner Kunstszenen internationale Aufmerksamkeit. Die Musik- und Kunstszenen der Jugendkultur konnten sich in räumlichen und sonstigen Freiheiten entwickeln. Das ‚Spinnereigelände‘, eine kleine ehemalige Fabrikstadt und ein heutiger Kunst-cluster entwickelte sich zu einem Zentrum für Kunst, Architektur, Dienstleistungen und Galerien. Wichtig war, dass die Kunst und (Sub-)Kultur Szene einen Freiraum fand, um sich zu entfalten.

Ein weiteres Projekt zur Quartiersentwicklung ist **„Gründerzeit Erleben!“**. Dieses betrifft ein s.g. Problemgebiet, das östlich des Zentrums liegt und als Schwerpunkt der Stadterneuerung entwickelt werden soll. Eine der Grundüberlegungen dabei ist es, einen Standort für historisches Gewerbe

<sup>17</sup> Im Jahr 2007 wird das HausHalten e.V. in Kooperation mit der Stadt Leipzig, Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbauförderung durch das EU-Programm SMART (Interreg IIIIC) unterstützt.

und Handwerk zu schaffen. Dazu werden Betriebe wie u.a. Bäcker, Buchbinder, Buchdrucker, Büchsenmacher, Schumacher, Steinmetz, Hutmacher, Steinbildhauer, traditionelle Händler, Stein- und Holzbildhauer, Schneider usw. ermutigt.



Fotos: Spinnerei



## 29. Leipziger Baumwollspinnerei; ‚from Cotton to Culture‘

Die Maßnahmen sehen eine räumliche Konzentration von historischem Gewerbe, Handwerk und Kunsthandwerk in diesem Gebiet vor.

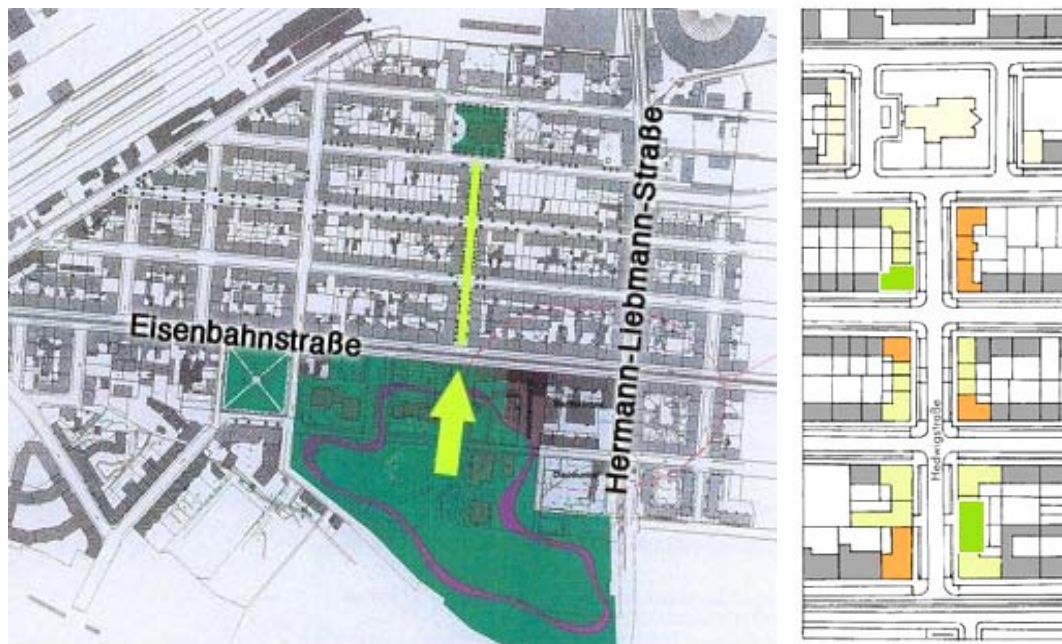
Das Entwicklungsprogramm definiert folgende Ziele:

- Einrichtung von Schauwerkstätten,
- Möglichkeiten zum Mitmachen,
- Ergänzung durch Gastronomie, Einzelhandel etc.
- Qualifizierungsangebote im Bereich Service, Handwerk und Tourismus.<sup>18</sup>

Ob das Gebiet durch diese Maßnahmen tatsächlich entwickelt werden konnte, war zum Zeitpunkt der Untersuchungen noch nicht zu sagen.

---

<sup>18</sup> Pilot Vorhaben Gründerzeit Erleben in der Broschüre ‚EFRE-Bilanz und Ausblick‘, 2007



### 30. Eine (historisierende) Straße für Handwerk und Gewerbe Hedwigstraße, Leipzig

Q: [www.gruenderzeit-erleben.de](http://www.gruenderzeit-erleben.de)

## Schlussfolgerung

In den beiden Städten ‚Berlin und Leipzig‘ sind die Straßenräume in den Sanierungsgebieten durch Neugestaltung der Fahrbahnen und Gehsteige revitalisiert worden. Durch diese städtebauliche Maßnahme strahlen positive Einflüsse auf die angrenzenden Erdgeschossräume aus und erhöhen ihre Nutzbarkeit.

Das Berliner Beispiel, das Sanierungsgebiet **Samariterviertel**, zeigt einige Handlungswege, die eine Belebung des Straßenraumes und der Erdgeschoss-Lokale ermöglichten. Hier wurde es im Zuge der Sanierung für neue Betriebe ermöglicht, für ein Jahr ohne strenge Auflagen und mit einigen Freiheiten eine Existenz aufzubauen. Da sie keine störenden Betriebe sind (z.b. kleine Gastronomiebetriebe), funktioniert das ohne Belastung für die AnrainerInnen. Die breiten Gehsteige eignen sich zum Sitzen und Sich-Treffen.



31. ‚Treffpunkt-Gehsteig‘ im Samariterviertel, Berlin

Kleine Gewerbebetriebe genießen **in Leipzig** – nach Angaben der Sanierungsbehörden – bis rund 35% Förderungen für bauliche Investitionen, Ausstattung, Geschäfts- oder Büroeinrichtungen, Maschinenanlagen, Software, Computer.

Außerdem helfen die Behörden auch durch Beratung zur Existenzgründung, Erweiterung, Krisenbewältigung.

Auch bei Umzug, Marketing und Personalschulung wird Unterstützung angeboten. Betriebsförderungen für kleine Betriebe können bei Existenzgründung ggf. bis zur 46 % erreichen.<sup>19</sup>

Besonders wichtig ist, dass die Behörde aktiv mit den Betroffenen an Ort und Stelle Kontakt aufnimmt.

Die Berliner und Leipziger Sanierungsbeispiele haben die folgenden Punkte gemeinsam:

- **Soziale Ziele** stehen im Vordergrund; z.B. Anbindung von insbesondere jungen StädterInnen, die Chancen für eine Existenzgründung bekommen sollen, an die lokalen Nahversorgungsnetze.
- **Bürgeraktiven Maßnahmen** und umfassenden Handlungen, die sich weit über die Haussanierungen hinaus ausweiten und auch das Wohn- und Arbeitsumfeld verbessern.
- **Städtebauliche Maßnahmen**, wie die nutzerfreundliche Gestaltung der öffentlichen Flächen, gekoppelt mit der Sanierung von Schulen und Spielplätzen, unterstützen die Gesamtgebiete nachhaltig.
- **Kooperatives, bereichsübergreifendes und interdisziplinäres Vorgehen** entwickelt ein Gebiet, nicht nur die Bausubstanz. Es schafft auch eine soziale und ökonomische Dynamik, die sich mit der Zeit verselbständigt.

---

<sup>19</sup> Gespräch mit Anett Wünsche, Amt für Stadterneuerung und Wohnungsbau-förderung, Stadt Leipzig, 2006

## Gewerbe im Erdgeschoss

Einige im Folgenden ausgeführten Fakten machen deutlich, dass die Klein(st)betriebe für die Stadtwirtschaft eine wesentliche Rolle spielen, obwohl - europaweit - der Großteil der Aufmerksamkeit der Wirtschafts-politik im Kontext der 'Städtekonkurrenz' auf die Großindustrie bzw. Großkonzerne gerichtet ist.

Sowohl in Österreich als auch in Deutschland gibt es häufig eingestreute kleine, traditionelle Gewerbebetriebe, die in den Flächennutzungsplänen oder Flächenwidmungsplänen nicht dargestellt sind. Meist existieren sie in den vertikal oder horizontal gemischten Wohnbauten oder als kleine Gewerbebauten.

Untersuchungsergebnisse in Ost-Berlin zeigen, dass fast 90 % aller Standorte und 85 % aller produzierenden Betriebe in den Bereichen liegen, die entweder als Wohn- oder als Mischbauflächen gewidmet sind.<sup>1</sup> Der überwiegende Teil waren Kleinst-, Klein- und Mittelbetriebe und ein bedeutender Teil Handwerksbetriebe. Die 1991 erstellte Studie zeigte aber bereits damals, dass wahrscheinlich 50 % der erfassten Betriebe ihren Standort aufgeben hatten.

In den Großstädten Europas wie auch in Wien sind die Betriebsflächen der kleinen Industrie- Gewerbe- und Handwerksbetriebe in dicht bebauten Stadtteilen immer häufiger bau-, miet-, nutzungs- oder immissions-schutzrechtlich gefährdet.

Ein sehr wesentlicher Teil dieser Betriebe von Gewerbe und Handwerk befindet sich in Österreich in Wohn- und Mischgebieten und sie sind in der Regel 'Kleinst-Betriebe'. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl liegt bei rund 6,1 Beschäftigten pro Gewerbe- und Handwerk-Unternehmen.<sup>2</sup>

Die kleinen Gewerbebetriebe, die in den dicht bebauten Stadtteilen eingestreut sind, sind nicht ausreichend in den wirtschaftlichen, städtebaulichen Plänen und Strategien berücksichtigt, um ihre Existenz zu schützen. Sie sind zum Teil im Zuge der Stadterneuerungsprogramme der 80er Jahre zu Gunsten der Hofentkernungen und des Anrainerschutzes verlagert worden. Die Richtung der Stadterneuerungspolitik bezüglich der Hofbetriebe hat sich inzwischen geändert aber weder Blocksanierungsmaßnahmen, noch Wirtschaftsförderungsmaßnahmen bieten eine ausreichende Unterstützung und Schutz für die Betriebe der Erdgeschosszone im gründerzeitlichen Block.

Zu ähnlichen Resultaten kommt die Studie 'Gewerbe im Quartier', die in Berlin die verstreuten Gewerbe in den städtischen Strukturen untersucht hat.<sup>3</sup> Die Betriebe standen auch im Fall Berlin nicht im Mittelpunkt der planerischen und wirtschaftlichen Ziele zur Bestandspflege und Quartiersökonomie. Sie wurden als punktuelle Problem- bzw. Konfliktfälle diskutiert

---

<sup>1</sup> Gewerbe im Quartier; Ein Planungsbuch zur innovativen Funktionsmischung Herwarth und Holz; Verlag W. Kohlhammer; Stuttgart 1997

<sup>2</sup> KMU Forschung Austria: 4,3 unselbstständig Beschäftigte je KMU-Gesamt Q: WKO, Beschäftigungsstatistik Ende 2006

<sup>3</sup> ebenda



und behandelt, obwohl ihre Rolle als Nutzungsmixer, Arbeitsplatzschaffer und Nahversorger außer Diskussion stand; ein Fall, der in diesem Kontext als „politisch-administrative Benachteiligung“ bezeichnet wird.

Heute wird von der Politik und Wirtschaftsforschung betont und durch statistische Zahlen nachgewiesen, dass die kleinen Betriebe bei Konjunkturschwankungen eine stabilisierende Wirkung auf die (nicht nur lokale) Wirtschaft haben.

Die klassischen Standorte der kleinen Betriebe einer Stadt, die Erdgeschosse stehen heute zunehmend leer, weil die Betriebe aus verschiedenen Gründen geschlossen oder abgesiedelt sind.

### **Gründe zur Schließung oder Absiedlung von Klein(st)betrieben**

Hier werden einige Gründe für das Verschwinden der traditionellen Erdgeschossbetriebe behandelt, die als Bausteine einer vertikal gemischten, urbanen Struktur und als Nahversorger für die Nachbarschaft dienen. Sie sind die klassischen NutzerInnen der Erdgeschosszone, sowohl in den Straßentrakten als auch im Hofbereich.

Die Gründe werden hier, nach den Praxiserfahrungen der zuständigen MitarbeiterInnen der Betreuungs- und Förderungsorganisationen in Wien kurz zusammengefasst:

- existenzgefährdende finanzielle Probleme der traditionellen Betriebe wie des Handwerks und anderer kleiner Gewerbebetriebe
- keine Möglichkeiten zu räumlichen Erweiterungen
- altersbedingtes Aufhören und keine NachfolgerInnen
- weniger Laufkunden und Passanten
- zu wenig finanzielle Ressourcen für bauliche und betriebstechnische Verbesserungen.

Bei Neu-Übernahmen spielen folgende Probleme eine Rolle:

- höhere Mieten bei Neu-Gründung und Übernahme
- höher werdende Mieten für Betriebsräume im Block nach umfassenden Haussanierungen. EigentümerInnen sind von den Kosten der Sanierung nicht in derselben Weise betroffen.

### **Anteil und Wirkung der Klein(st)betriebe**

Der Beschäftigten- und Umsatzanteil der sogenannten 'Kleinstbetriebe' ist ein dominanter Marktfaktor für die Stadtökonomie. Um ihre Existenz in den dicht bebauten Stadtgebieten zu erhalten und zu fördern, müssten ihre aktuellen Überlebensbedingungen bzw. die Faktoren, die zu ihrer Verdrängung führen, näher analysiert werden.

Die Klein- und Kleinstunternehmen sind das stabilisierende Rückgrat der Wiener Stadtwirtschaft. Sie bieten Arbeitsplätze für rund 200.000 unselbst-

ständig Beschäftigte, rund ein Viertel aller unselbstständig-beschäftigten ArbeitnehmerInnen in Wien.“<sup>4</sup>

Das Beschäftigungswachstum stieg in den Jahren 1981 bis 2001 mit fast 24 % deutlich über dem durchschnittlichen Wachstum der Beschäftigung insgesamt (0,4 %) an.<sup>5</sup>

| Sparte                        |   | insgesamt | Betriebe mit  |           |           |             |             |              |
|-------------------------------|---|-----------|---------------|-----------|-----------|-------------|-------------|--------------|
|                               |   |           | 1 bis 9       | 10 bis 19 | 20 bis 99 | 100 bis 299 | 300 bis 499 | 500 und mehr |
|                               |   |           | Beschäftigten |           |           |             |             |              |
| <b>1 Gewerbe und Handwerk</b> | BETRIEBE ARBEITSGEMEINSCHAFTEN BESCHÄFTIGTE | 10.104    | 7.921         | 1.178     | 872       | 96          | 23          | 14           |
|                               |   | 9         | 5             | 2         | 2         | -           | -           | -            |
|                               | 109.399                                     | 25.473    | 15.787        | 32.408    | 14.492    | 8.985       | 12.254      |              |
|                               | Arbeiter                                    | 71.334    | 14.805        | 10.290    | 21.884    | 9.790       | 5.350       | 9.215        |
|                               | Angestellte                                 | 33.094    | 8.784         | 4.508     | 9.055     | 4.267       | 3.516       | 2.964        |
|                               | Lehrlinge Arbeiter                          | 4.625     | 1.819         | 939       | 1.390     | 334         | 108         | 35           |
|                               | Lehrlinge Angestellte                       | 346       | 65            | 50        | 79        | 101         | 11          | 40           |
| <b>2 Industrie</b>            | BETRIEBE ARBEITSGEMEINSCHAFTEN BESCHÄFTIGTE | 933       | 484           | 115       | 205       | 83          | 21          | 25           |
|                               |   | 30        | 18            | 4         | 8         | -           | -           | -            |
|                               | 66.684                                      | 1.675     | 1.626         | 9.837     | 13.525    | 8.207       | 31.814      |              |
|                               | Arbeiter                                    | 27.703    | 294           | 512       | 3.778     | 6.013       | 3.620       | 13.486       |
|                               | Angestellte                                 | 37.739    | 1.367         | 1.107     | 5.902     | 7.308       | 4.437       | 17.618       |
|                               | Lehrlinge Arbeiter                          | 937       | 6             | 2         | 119       | 137         | 116         | 557          |
|                               | Lehrlinge Angestellte                       | 305       | 8             | 5         | 38        | 67          | 34          | 153          |
| <b>3 Handel</b>               | BETRIEBE ARBEITSGEMEINSCHAFTEN BESCHÄFTIGTE | 10.347    | 8.671         | 847       | 679       | 109         | 24          | 17           |
|                               |   | 108.191   | 23.557        | 11.373    | 26.720    | 17.103      | 9.298       | 20.140       |
|                               | Arbeiter                                    | 15.663    | 3.666         | 1.862     | 4.108     | 2.644       | 749         | 2.634        |
|                               | Angestellte                                 | 89.805    | 19.587        | 9.309     | 22.135    | 13.850      | 8.156       | 16.768       |
|                               | Lehrlinge Arbeiter                          | 656       | 60            | 34        | 109       | 194         | 30          | 229          |
|                               | Lehrlinge Angestellte                       | 2.067     | 244           | 168       | 368       | 415         | 363         | 509          |

| Sparte           |   | insgesamt | Betriebe mit  |           |           |             |             |              |
|------------------|---|-----------|---------------|-----------|-----------|-------------|-------------|--------------|
|                  |   |           | 1 bis 9       | 10 bis 19 | 20 bis 99 | 100 bis 299 | 300 bis 499 | 500 und mehr |
|                  |   |           | Beschäftigten |           |           |             |             |              |
| <b>Insgesamt</b> | BETRIEBE ARBEITSGEMEINSCHAFTEN BESCHÄFTIGTE | 35.675    | 28.773        | 3.409     | 2.857     | 444         | 104         | 88           |
|                  |   | 39        | 23            | 6         | 10        | -           | -           | -            |
|                  | 482.082                                     | 84.599    | 45.704        | 111.781   | 70.662    | 39.968      | 129.368     |              |
|                  | Arbeiter                                    | 167.903   | 33.245        | 19.554    | 45.517    | 25.780      | 13.506      | 30.301       |
|                  | Angestellte                                 | 302.435   | 48.809        | 24.750    | 63.547    | 43.112      | 25.538      | 96.679       |
|                  | Lehrlinge Arbeiter                          | 7.850     | 2.027         | 1.080     | 2.017     | 972         | 409         | 1.345        |
|                  | Lehrlinge Angestellte                       | 3.894     | 518           | 320       | 700       | 798         | 515         | 1.043        |

### 32. Die unselbständig Beschäftigten der gewerblichen Wirtschaft Wiens nach Betriebsgrößengruppen

<sup>4</sup> Unselbständig Beschäftigte Wiens nach der Kammersystematik Zählungszeitpunkt: Juli 2002, Statistisches Referat, Wirtschaftskammer Wien

<sup>5</sup> Neue Förderschiene für Kleinbetriebe, Wettbewerbsunterlagen, Wiener Wirtschaftsförderungsfonds 2005

| <b>UNTERNEHMEN NACH BESCHÄFTIGTENGROßENKLASSEN</b>  |                          |             |                         |             |
|---|--------------------------|-------------|-------------------------|-------------|
|   | <b>Österreich (2003)</b> |             | <b>Europa-19 (2000)</b> |             |
| GKL   | absolut                  | %           | absolut                 | %           |
| 1-9   | 179.100                  | <b>84,3</b> | 19.040.000              | <b>93,1</b> |
| 10-49   | 27.800                   | 13,1        | 1.205.000               | 5,9         |
| 50-249  | 4.600                    | 2,1         | 170.000                 | 0,8         |
| KMU   | 211.500                  | 99,5        | 20.415.000              | 99,8        |
| mehr als 250  | 1.000                    | 0,5         | 40.000                  | 0,2         |
| Insgesamt   | 212.500                  | 100,0       | 20.455.000              | 100,0       |
|   |                          |             |                         |             |
| <b>BESCHÄFTIGTE NACH BESCHÄFTIGTENGROßENKLASSEN</b> |                          |             |                         |             |
|   | <b>Österreich (2003)</b> |             | <b>Europa-19 (2000)</b> |             |
| GKL   | absolut                  | %           | absolut                 | %           |
| 1-9   | 497.500                  | <b>21,5</b> | 41.750.000              | <b>34,3</b> |
| 10-49   | 530.600                  | 22,9        | 23.080.000              | 19,0        |
| 50-249  | 472.700                  | 20,4        | 15.960.000              | 13,1        |
| KMU   | 1.500.800                | 64,8        | 80.790.000              | 66,4        |
| mehr als 250  | 815.500                  | 35,2        | 40.960.000              | 33,6        |
| Insgesamt   | 2.316.300                | 100,0       | 121.750.000             | 100,0       |

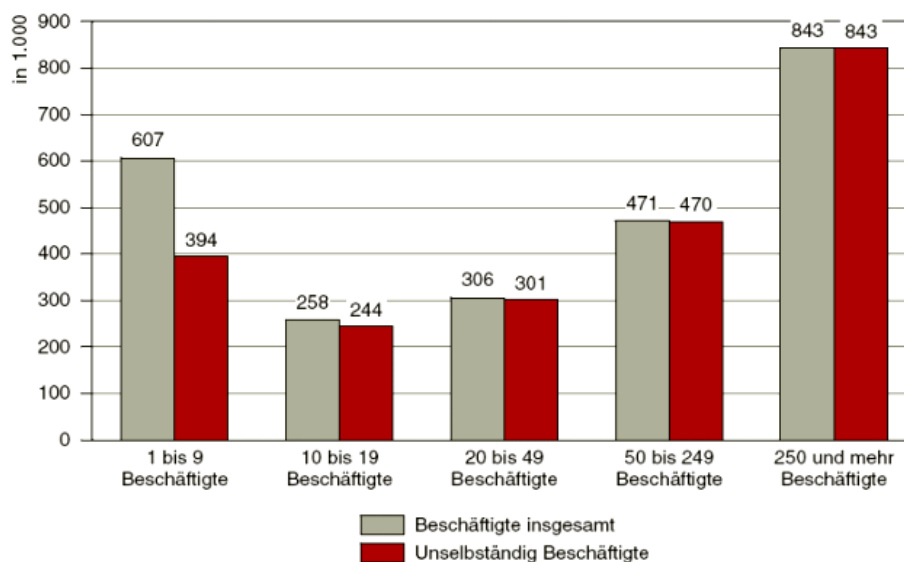
### **33. Unternehmen und Beschäftigte nach Beschäftigtengrößenklassen**

Quellen: KMU FORSCHUNG AUSTRIA: Regionaldatenbank, Statistik Austria, Hauptverband der Sozialversicherungsträger, Observatory of European SMEs

Die statistischen Daten zur österreichischen Unternehmensstruktur zeigen ähnliche Merkmale wie im restlichen EU-Raum. Der Anteil der Kleinstbetriebe mit 1-9 Beschäftigten ist wesentlich, weil diese in Wien rund 84 % aller Betriebe ausmachen.

Die Ein-Personen-Unternehmen unter den MitgliederInnen der Wirtschaftskammer Wien sind bereits 54%. Im Dienstleistungsbereich erreichten sie mehr als 70%.

Kleinstbetriebe bis zu 9 Mitarbeitern wuchsen als Jobmotoren in den letzten Jahren stärker als Betriebe ab 20 Mitarbeitern: Einzel-, Klein- und Kleinstbetriebe schaffen einen überwiegenden Anteil der Beschäftigung.<sup>6</sup>



### 34. Beschäftigte insgesamt und unselbständig Beschäftigte nach Beschäftigtengrößenklassen 2005

Q: STATISTIK AUSTRIA, Leistung- und Strukturstatistik 2005. Erstellt am 2007

## Flächen des Einzelhandels

Die großen Handelsbetriebe wachsen weltweit viel schneller als der gesamte Sektor wächst.<sup>7</sup> Österreichweit vermehren sich die Flächen. Der Filialisierungsgrad des Einzelhandels nimmt rasant zu. In Österreich liegt die durchschnittliche Verkaufsfläche pro Kopf über 2 m<sup>2</sup> und ist damit eine der höchsten in Europa.

Die Verkaufsfläche im Einzelhandel lag in Österreich 2004 bei rund 15.500.000 m<sup>2</sup>. Das ergibt rechnerisch eine durchschnittliche Verkaufsflä-

<sup>6</sup> Definition von kleinen und mittleren sowie Kleinstunternehmen:

1. Als Kleinstunternehmen gelten Unternehmen mit weniger als 10 Beschäftigten und einem Jahresumsatz oder einer Jahresbilanz von höchstens 2 Millionen Euro.
2. Als Kleinunternehmen gelten Unternehmen mit weniger als 50 Beschäftigten und einem Jahresumsatz oder einer Jahresbilanz von höchstens 10 Millionen Euro.
3. Als mittlere Unternehmen gelten Unternehmen mit weniger als 250 Beschäftigten und einem Jahresumsatz von höchstens 50 Millionen Euro oder einer Jahresbilanzsumme von maximal 43 Millionen Euro.

Q: Empfehlung der Europäischen Kommission, Amtsblatt der Europäischen Union, L 124 vom 20. Mai 2003

<sup>7</sup> John Dawson; Retail trends in Europe, 2007

che von rund 290 m<sup>2</sup> pro Geschäft. Im Vergleich zu 2003 ist die Gesamtverkaufsfläche um rund 0,9 % bzw. rund 144.000 m<sup>2</sup> gestiegen.<sup>8</sup>

| Struktur im Einzelhandel 2004               | Entwicklung 2003–2004     |
|---|---------------------------|
| • 15,5 Mio m <sup>2</sup> Verkaufsfläche    | • +0,9 %                  |
| • 53.300 Geschäfte                          | • -2,0 %                  |
| • 31 % Filialisierungsgrad                  | • steigende Konzentration |
| • € 2.990/m <sup>2</sup> Quadratmeterumsatz | • -1,0 %                  |

### 35. Struktur im Einzelhandel 2003-2004

Q: KMU Forschung Austria 2004

Die Einkaufszentren (inklusive Fachmarktzentren, Factory Outlet Center und Airport Shopping Center) verzeichneten 2004 eine Verkaufsfläche von rd. 2.011.000 m<sup>2</sup>, das entspricht etwa 13 % der gesamten Verkaufsfläche im Einzelhandel.

„Im Jahr 2006 standen den Konsument/innen rd. 53.550 Einzelhandelsgeschäfte mit einer Gesamtverkaufsfläche von rd. 15.970.000 m<sup>2</sup> zur Verfügung. Im Durchschnitt erzielte der stationäre Einzelhandel einen Brutto-Jahresumsatz von rd. € 3.080,- pro Quadratmeter Verkaufsfläche. Rund 34 % aller Geschäfte im Einzelhandel werden bereits von filialisierten Handelsunternehmen betrieben, auf die rd. 54 % der gesamten Einzelhandelsverkaufsfläche fallen.

|                                  | 2004       | 2006       |
|----------------------------------|------------|------------|
| Verkaufsfläche (m <sup>2</sup> ) | 15,500.000 | 15,970.000 |
| Zahl der Geschäfte               | 53.300     | 53.550     |
| Filialisierungsgrad              | 31%        | 34%        |
| Umsatz(€)/m <sup>2</sup>         | 2.990      | 3.080      |

### 36. Verkaufsflächen, Zahl der Geschäfte und Filialisierungsgrad in Österreich, 2004-2006

Zwischen 2004 –2006 gibt es rund 470.000 m<sup>2</sup> mehr an Verkaufsfläche für ein Mehr von rund 250 Geschäften.

Die höchste Konzentration weisen die **Drogerien und Parfümerien** auf. In dieser Einzelhandelsbranche sind rd. 82 % aller Geschäfte Filialen, die einen Verkaufsflächenanteil von rd. 92 % verzeichnen.

<sup>8</sup> /www.kmfa.at/de/Presse/2005/Strukturuntersuchung

An zweiter Stelle steht der **Lebensmitteleinzelhandel**. Rd. 57 % der Geschäfte entfielen auf Filialen, die rd. 79 % der Verkaufsfläche inne hatten.“<sup>9</sup>

### **Betriebe der gründerzeitlichen Blöcke**

Es gibt bereits gemeinsame Ziele für die Förderung der Betriebe der gründerzeitlichen Blöcke, die von fast allen Beteiligten der Stadterhaltungs- und Wirtschaftsförderungsbehörden getragen werden. Folgenden Vorteile gibt es durch Erdgeschossbetriebe im gründerzeitlichen Block, die zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung verhelfen:

- Nutzungsmischung in einem kleinen Verflechtungsmaßstab,
- Versorgung im Nahbereich,
- Lebendige Straßenräume im und außerhalb des Blocks,
- Attraktivierung Wege bzw. Straßen für FußgängerInnen, um den Autoverkehr zu reduzieren,
- Schaffung von Arbeitsplätzen am Mikro-Standort,
- Verkürzung der Distanzen zwischen den städtischen Aktivitäten; zwischen Arbeiten, Wohnen, Freizeit, Nahversorgung usw,
- Effiziente Nutzung der bebauten Flächen; u.a. durch Wiedernutzung der Erdgeschossflächen,
- Anbindung von Straßenräumen an die Wohnnutzung durch z.T. halb-öffentliche Erdgeschossflächen als Übergangsbereich zwischen Privat und Öffentlich.

Jedoch sind die heutigen Förderungen, die für Betriebe in den Erdgeschossen in Frage kommen, nicht ausreichend wirksam, um sie am Standort zu erhalten oder wieder zu beleben.

Die Betriebsförderungen des Wirtschaftsförderungsfonds werden sowohl von den verantwortlichen MitarbeiterInnen als auch von FörderungsinteressentInnen als nicht ausreichend eingestuft, um die Unternehmen im Bestand zu unterstützen.<sup>10</sup> Sie sind zum Teil auch nicht bekannt. Dazu kommt das Informationsdefizit zu Förderungsmöglichkeiten. In vielen Fällen werden die Förderungen des Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) für die kleine Betriebe, im Vergleich zu ihrer Höhe, als zu aufwändig und zu bürokratisch empfunden.

Eine Initiative der Wirtschaftskammer Wien, die sogenannte Nachfolgerbörse, die die Aufgabe hat, Auslaufbetrieben Nachfolgerinnen zu schaffen, läuft nicht effizient genug, weil es u.a. folgende Erschwernisse oder Hindernisse gibt:

- hohe Kosten bei einer Übernahme; Abgaben wie Beiträge, Gebühren, Steuern,

---

<sup>9</sup> Bericht „Anhaltender Strukturwandel im Einzelhandel 2002-2006“, KMU AUSTRIA [www.kmuforschung.ac.at](http://www.kmuforschung.ac.at)

<sup>10</sup> Q: MitarbeiterInnen des WWFF und betroffene UnternehmerInnen

- Kosten für baulichen und technischen Erneuerungsbedarf, um gesundheitliche, sicherheitstechnische und umwelttechnische Verbesserungen durchzuführen,
- durch die Änderungen des Bestandes und der Betriebsmittel zu Stande kommende neue Auflagen der Behörden (Pflichtstellplätze bei räumlichen Änderungen, Immissionsschutz, Arbeitnehmerschutz usw)
- höhere Mietkosten im Falle neuer Mietverträgen bei einer Übernahme oder Neugründung.

### **Gründe für den Leerstand**

Die Gründe für den Leerstand von Erdgeschossbetrieben sind vielschichtig. Die folgenden Gründe zeigten sich in Befragungen bzw. Gesprächen mit UnternehmerInnen, EigentümerInnen und MitarbeiterInnen des ‚Wiener Einkaufsstraßen Managements‘, das auf der lokalen Ebene zwischen den potenziellen MieterInnen und EigentümerInnen vermittelt:

- schlechte bauliche Substanz, Modernisierungsbedarf,
- Konkurrenz durch angrenzende Geschäftsstraßen oder innerstädtische Shopping Malls,
- hohe Mieten im Vergleich zum vorhandenen Umsatzpotenzial,
- steigende Mieten nach einem Sanierungsvorhaben,
- altersbedingtes Aufhören der Gewerbetreibenden; kein/e Nachfolger/in für Auslaufbetriebe,
- Eigentümerinteresse zu warten, bis die erwartete Aufwertung des Standorts/Straße oder des Viertels eintritt und dadurch bessere Verwertungspreise für Erdgeschosslokale erzielbar werden,
- sinkende Kaufkraft des jeweiligen Stadtgebiets,
- sinkende Passantenzahlen,<sup>11</sup>
- wirtschaftliche Probleme,
- Änderung der Einkaufsgewohnheiten bzw. Lebenskultur der BewohnerInnen; Einkaufen als Freizeitbeschäftigung in Einkaufszentren,
- zu wenige angesiedelte Geschäfte in der Umgebung,
- negative oder sinkende Imagebilder des Geschäftsumfelds,
- Leerstand während der Sanierung,
- Verlagerung des Betriebes an den Stadtrand wegen besserer Erweiterungsmöglichkeiten, weniger Auflagen oder geringerer Mietpreise,

---

<sup>11</sup> Eine Studie der Wirtschaftskammer Österreich zur Zählung der Passantenfrequenzen in den Wiener Einkaufsstraßen, zeigt, dass die Zahlen die PassantInnen, zwischen 2002 und 2004 um 19% abgenommen haben. Q: Passantenzählung 2004, ‚Mit Entwicklung der Passantenzahl 1973 bis 2004 in Wiener Geschäftsstraßen‘; durchgeführt von der WKW unter der Beteiligung der Stadt Wien, 2004

- Verlagerung an geschäftlich attraktiveren Standort,
- langwierige Erbschaftsstreitigkeiten und nicht-geklärte Vermögensverhältnisse,
- zu wenig Know-How, um den Betrieb weiter führen zu können,
- Änderungen in den Kundenbedürfnissen und Kundenprofilen.

### **Gründe für die Nicht-Vermietung**

Häufig auftretende Gründe für die Nicht-Vermietung nach den Erfahrungen des Referatsleiters des ‚Wiener Einkaufsstraßen-Managements‘ sind:<sup>12</sup>

- die VermieterInnen verlangen höhere Mietpreise, weil sie denken, dass nur finanzstarke Betriebe sich die höheren Mieten leisten können. Diese seien stabiler und dauerhafter,
- einige lassen die Vermietung über die Hausverwaltungen abwickeln, die wiederum wenig Interesse oder Engagement für eine rasche Vermietung zeigen,
- die VermieterInnen oder Hausverwaltungen schätzen die Marktlage und die Mietpreise falsch ein, weil sie sich nicht ausreichend informieren oder sich unrealistische Hoffnungen machen,
- zum Teil bedarf der Zustand der Erdgeschossräume einer umfassenden Sanierung,
- manche der VermieterInnen wollen nicht mehr vermieten, weil sie bereits mit MieterInnen schlechte Erfahrungen gemacht haben,
- weil die Erdgeschossflächen aus Spekulationsgründen (mit)gekauft worden sind, daher bis zur Verwertung durch Verkauf kein Interesse an einer Vermietung besteht. Leere Räume ohne MieterInnen sind ggf. leichter zu vermarkten.
- Raumgröße oder –zuschnitt ist nicht marktkonform, weil die Flächen zu groß oder zu klein sind. (Nachfrage im Stuwerviertel verlangt häufig Geschäftslokalgröße von 60-70 m<sup>2</sup>).

### **Die aktuellen Förderungen des Wirtschaftsförderungsfonds**

Die baulichen Maßnahmen zur Umnutzung der Räume der Erdgeschosszone (auch des Souterrains) zu Geschäftsräumen können im Zuge eines umfassenden Sanierungsvorhabens wie Sockelsanierung oder Totalsanierung<sup>13</sup> öffentlich gefördert werden (300.-€/m<sup>2</sup>).

---

<sup>12</sup> Guido Miklautsch, Referatsleiter Wiener Einkaufsstraßen-Management

<sup>13</sup> € 300,-- pro m<sup>2</sup> Nutzfläche für die Adaptierung von Erdgeschoss- und Souterrainräumen zu Geschäftsräumen („erweiterte Brauchbarmachung“, wobei eine maximale Nutzfläche von 150 m<sup>2</sup> pro Einheit gefördert wird) im Zuge einer Sockel- oder Totalsanierung. Q: Leitfaden ‚Geförderte Wohnhaussanierung‘ Stand 2007



Im Rahmen der Sockelsanierung (SOS) ist eine Förderung von 600.- €/m<sup>2</sup> auch für die Geschäftsräume möglich.<sup>14</sup>

Der Anteil an Geschäftsflächen in einem Sanierungshaus darf jedoch maximal 25 % der Gesamtnutzfläche betragen.<sup>15</sup>

### **Betriebsberatungsförderung im Rahmen der Blocksanierung**

Die Behörde für Stadterneuerung und Wohnhaussanierung, der wohnfonds\_wien und die Wirtschaftskammer Wien bieten für Betriebe, die sich in den aktuellen Blocksanierungsgebieten befinden und ihr Interesse an Sanierungsmaßnahmen ankündigen, eine Förderung zur Betriebsberatung. Voraussetzung ist, dass sie an ihrem Standort bleiben, ihren Betrieb ausbauen oder erweitern und ggf. im Hofbereich begrünen wollen. Diese Maßnahmen müssen einen Bezug zum konkreten Sanierungsgebiet und dessen Planungszielen in der Blocksanierung haben. Dazu gehören auch die Verbesserungsmaßnahmen hinsichtlich der betrieblichen Emissionen wie Lärm und Luftverschmutzung.

Die Blocksanierung zielt darauf ab, dass die Betriebe zu Gunsten der Nutzungsmischung, zur Verbesserung der Nahversorgung bzw. zur Erhaltung der bestehenden Arbeitsplätze am Standort weiterhin bleiben und das mit verbesserten Bedingungen für die AnrainerInnen und auch für die Betriebe selbst.

Die Realisierung der vorgenommenen Maßnahmen darf eine zwei Jahresfrist nicht überschreiten.

Allerdings ist die Summe der Förderungen für Betriebsberatungen im Rahmen der Blocksanierungsverfahren seit Mitte der Neunziger Jahre rapide gesunken. Seit dem Jahr 2000 wurde sie von Seiten der Betriebe praktisch nicht mehr verlangt.<sup>16</sup>

Im Falle einer Sockel-, Block- oder thermischen Sanierung, wo ein Interesse an Ausbauen, Erweitern und an die Verbesserung der AnrainerInnen-Akzeptanz durch Emissionsreduktion oder (Dach-) Begrünung vorliegt, treten die Blockbetriebe mit dem Betriebsberater der Wirtschaftskammer Wien (WKW) in Kontakt. Im Rahmen der Blocksanierung werden sie von den Blocksanierungsbeauftragten informiert, sofern sie dazu bereit sind.

Die **Fragebogenaktionen**, bei denen die Fragebögen an die EigentümerInnen der Häuser in den Blocksanierungsgebieten geschickt werden, bringen weniger Informationen und Resonanzen.

Im Allgemeinen ist das Interesse am Förderungsangebot sehr gering. Es wurden nicht viele Betriebe von den Blocksanierungsprojekten erfasst.

---

<sup>14</sup> Leitfaden ‚Geförderte Wohnhaussanierung‘ Stand 2007

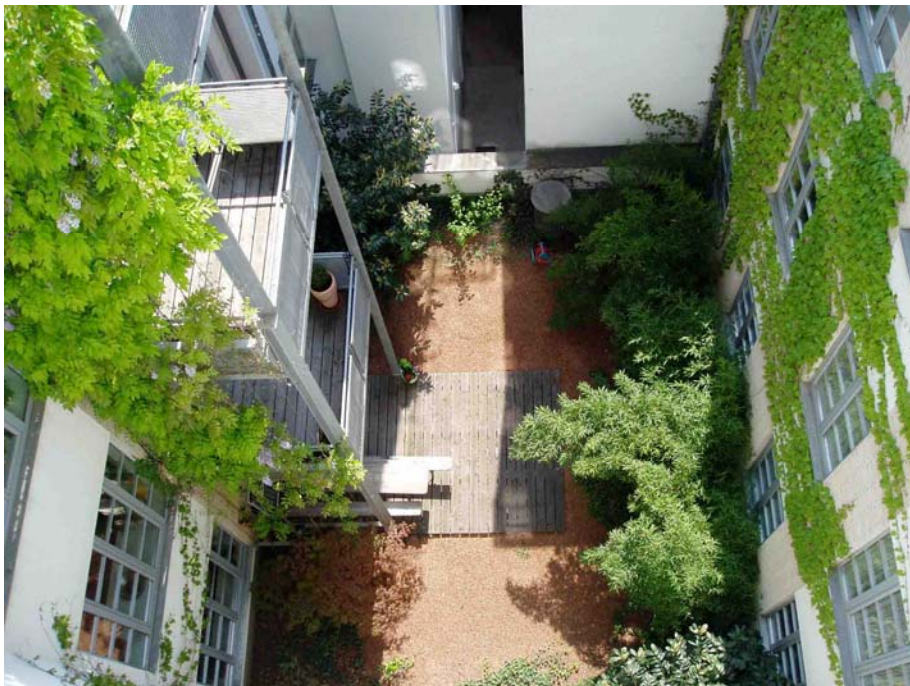
<sup>15</sup> Förderung nach den Bestimmungen des I. Hauptstückes WWFSG 1989 in Verbindung mit Neubauverordnung LGBl. Nr. 46/2001 idF LGBl. Nr. 55/2004

<sup>16</sup> Gespräch mit Stefan Mälzer, Betriebsberater für Blocksanierung, Wirtschaftskammer Wien, Abteilung für Stadtplanung und Verkehrspolitik, Planungsreferat





**38. Vor und nach der Sanierung eines Hauses mit Tischlerbetrieb in der Goldschlagstraße 38, 15. Bezirk-Wien**  
Architekturbüro Kronreif&Partner



**39. Grünfläche/Überbauung eines schmalen Hofes Huglgasse 11, 15. Bezirk-Wien**  
Q: Ulreich Bauträger GmbH

Eine vertikale Erweiterung im jeweiligen Haus wäre eine der wenigen Erweiterungsmöglichkeiten. Die 80% Regelung für den Anteil der Wohn-nutzung

innerhalb des Widmungsgebietes ‚Wohnzone‘<sup>17</sup> bringt jedoch Schwierigkeiten, wenn die Betriebe des Erdgeschosses sich beispielsweise in den Räumen des ersten Obergeschosses erweitern wollen. Zum Beispiel bedarf die Büronutzung eines Betriebes im ersten Stock einer Ausnahmegenehmigung, die mit Kosten und Zeitaufwand verbunden ist und nicht immer ermöglicht wird.

Die Aussagen der Beratungszuständigen überschneiden sich mit Problemzuweisungen und Anregungen der Betroffenen. Sie werden gemeinsam im Abschnitt ‚Ergebnisse der Untersuchungen‘ (S. 126) behandelt.

### **Aktuelle Betriebsförderungen**

Ein vielseitig positiv gesehenes Beispiel ist die Sanierung eines Betriebes im Rahmen der Blocksanierung Goldschlagstraße 38, im 15. Wiener Gemeindebezirk. Das bestehende Wohn- und Betriebsgebäude wurde in Kombination mit Teilabbrüchen, Begrünung, Aufstockung und Dachgeschossausbau saniert.

Dies war ein Einzelfall, aber nach Angaben der Planungsbeauftragten des Blocksanierungsverfahrens und der Betriebsberatungsstelle WKW mit Sonderkonditionen verbunden, die es heute für andere Betriebe der Blocksanierungsprojekte nicht mehr gibt.

Der Tischlerbetrieb im Haus bekam 1/3 der Kosten zur Sanierung, Modernisierung und Erweiterung durch die damaligen Förderungsmöglichkeiten (inklusive EU-Förderungen) finanziert.

Weil es im Ziel-2 Gebiet lag, gab es die Möglichkeit der EU-Förderungen gebündelt mit den Österreichischen Förderungsschienen.

Es gibt Förderungsschienen des Wirtschaftsförderungsfonds, die für kleine Betriebe in Stadtquartieren in Frage kommen können:

Die **Nahversorgungsaktion** der Stadt Wien soll die Nahversorgungsfunktion des Kleingewerbes unterstützen. Die förderbaren Vorhaben und deren Kosten sind folgender Weise angegeben: <sup>18</sup>

- Ausbildungs-, Schulungs- und Beratungskosten
- Bau- und Einrichtungsinvestitionen
- Maßnahmen zur Qualitätssicherung

---

<sup>17</sup> Artikel IV (4) In **Wohnzonen**, die in Wohngebieten und gemischten Baugebieten der Bezirke 1 bis 9 und 20 im Bebauungsplan ausgewiesen sind oder gemäß Abs. 3 als festgesetzt gelten, ist mit Ausnahme der Geschäftsviertel, Betriebsbaugebiete und der Grundflächen für öffentliche Zwecke sowie der Bauplätze an Straßenzügen von Bundesstraßen und Hauptstraßen gemäß der Verordnung des Gemeinderates betreffend die Feststellung der Haupt- und Nebenstraßen bis zu einer anderslautenden Festlegung des Bebauungsplanes nur die Errichtung von Wohngebäuden zulässig, in denen nicht weniger als **80 vH der Summe der Nutzflächen der Hauptgeschosse**, jedoch unter Ausschluss des Erdgeschosses, Wohnzwecken vorbehalten sind (§ 5 Abs. 4 lit. w) Q: Bauordnung Wien Stand 2007

<sup>18</sup> Q: [www.wvff.gv.at/wvff.aspx\\_param\\_target\\_is\\_104902.v.aspx](http://www.wvff.gv.at/wvff.aspx_param_target_is_104902.v.aspx)

- Investitionen zur Ausweitung der Marktchancen
- Aufwendungen für neue Dienstleistungen
- Ankauf von Software
- Ankauf von Maschinen und Anlagen

Die Mindestförderungssumme ist 1.200.-€, bei 4.000.-€ Investitionssumme an. Die maximale Förderungssumme ist 10.000.-€ innerhalb von drei Jahren. Die Förderungssumme wird im Praxis mit 10% und in den seltenen Fällen als 20% der Investitionssumme angegeben.<sup>19</sup>

Diese Förderungen sollen die Nahversorgungsfunktion des Kleingewerbes und des Einzelhandels in Wien durch zukunftssichernde Investitionen mit Zuschüssen unterstützen.

Als Nahversorgerbetriebe werden die folgenden Branchen anerkannt:

Bäcker  
 Bandagisten  
 Bekleidungs- u. Textileinzelhandel (inkl. 2ndHand-Shops, Garne-/Handarbeitseinzelhandel, Nähzubehör u. Wolle)  
 Bodenleger  
 Bucheinzelhandel  
 Copy-Shops  
 Dachdecker  
 Drogisten  
 Einrichtungsfachhandel  
 Eiseneinzelhandel (inkl. Handel mit Glas-, Porzellan-, Keramik-, Haus- und Küchengeräten)  
 Elektrotechniker  
 Elektrowareneinzelhandel  
 Fleischer  
 Fliesenleger  
 Floristen  
 Fotoeinzelhandel  
 Gewerbliche Fotografen  
 Friseure  
 Fußpfleger  
 Kosmetiker und Masseure  
 Gastronomie (Mitglieder der Fachgruppe Gastronomie)  
 Glaser  
 Goldschmiede  
 Heimwerker- und Bastlerbedarf  
 Kaffeehäuser  
 Kleidermacher (inkl. Änderungsschneiderei)  
 Konditoren (Zuckerbäcker)  
 Kürschner  
 Lebensmitteleinzelhandel  
 Lederwareneinzelhandel

---

<sup>19</sup> Diese Förderung unterliegt die Verordnung (EG) Nr. 1998/2006 der Kommission vom 15.12.2006 über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag auf „De-minimis“-Beihilfen, Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L379 vom 28.12.2006 in der jeweils geltenden Fassung bzw. einer etwaig an die Stelle dieser Verordnung tretenden Rechtsgrundlage. Q: Wirtschaftsförderungsfonds Wien, 2007

Maler  
Marktfahrer  
Marktviktualienhändler  
Optiker  
Papier-, Büroartikel- und Schreibwareneinzelhandel  
Parfümerieeinzelhandel  
Sanitär- und Heizungsinstallateure  
Schlosser (inkl. Schlüsseldienst)  
Schuhmacher  
Schuheinzelhandel und –service  
Spengler  
Spielwaren- und Sportartikeleinzelhandel  
Tabaktrafikanten  
Tapezierer  
Textilreiniger und Wäscher (inkl. Übernahmestelle)  
Tischler  
Uhrmacher  
Zimmermeister  
Zoofachhandel

Besiedlung/Reaktivierung eines leer stehenden Lokales ist eine der vielen Kriterien für eine Nahversorgungsförderung. Ein verantwortlicher Mitarbeiter des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds informierte, dass die Höhe und Art der Betriebsförderungen nach jeweiligem Einzelfall entschieden wird. Man wird von den jeweiligen Referenten auf die Informationen der WWFF-Homepage verwiesen.

Das Kooperationsprogramm „**Grätzelmanagement**“ für den 2. und 20. Bezirk“ im Rahmen von „**Ziel 2**“<sup>20</sup> soll die lokalen Strukturen der bestimmten Teile dieses Viertels verstärken. Der Aufgabenbereich des Grätzelmanagements ist sehr vielfältig:

- Belebung und Stärkung der lokalen Wirtschaftsstrukturen
- Anhebung des (Aus-)Bildungsgrades mit Schwerpunkt MigrantInnen
- Verbesserung der Wohnsituation und des Wohnumfelds
- Ausbau der sozialen, kulturellen und ökologischen Infrastruktur
- Vernetzung von lokalen Institutionen und Initiativen
- Hilfe zur Selbsthilfe
- Imageaufwertung eines Stadtteils
- Beratung über die Zuschussaktion ZAK 2/20
- Nutzung leerstehender Lokale
- Erhaltung des Volkert- und Hannovermarktes
- Verbesserung der Nahversorgungsstrukturen im Grätzel
- Vernetzung von Arbeitgebern und Arbeitssuchenden

Der nächste Schwerpunkt des „Grätzelmanagement“-Programms im 2. Bezirk wird das Stuwerviertel sein. Das ehemalige Kinderfreibad im Max-Winter-Platz wird gerade als Büro für das Grätzelmanagement umgebaut.

---

<sup>20</sup> Mithilfe von EU-Mitteln und öffentlichen nationalen Mitteln soll für unterentwickeltes Stadtgebiet im Rahmen von „Ziel 2“ an die ausstattungsmäßige, wirtschaftliche und soziale Situation der Gesamtstadt herangeführt werden. Die eingesetzten EU-Mittel sind additiv zu verwenden und nicht als Ersatz für nationale Finanzierung gedacht. Q: [www.ziel2.wien.at](http://www.ziel2.wien.at)

Der angrenzende Max-Winter-Park wird auch demnächst umgestaltet. Der Park, der einerseits als Freiluft Nachbarschaftszentrum und andererseits als Spielraum für die Schule funktioniert, übernimmt sehr viele Funktionen gleichzeitig. Die betreffenden Details sind im Abschnitt zum Beteiligungsverfahren Max-Winter-Platz behandelt.

„**Geschäftsstraßenförderung**“ im Rahmen des „Citymarketing-Projektes“ der „Wiener Einkaufsstraßen“ oder „Gründungsbonus Jungunternehmergründung“ sind einige der sonstigen Förderungsschienen.

### **Genehmigungspflicht für die Betriebe**

Die Auflagen für die Genehmigungspflicht von Betrieben im Erdgeschoss unterscheiden sich nach Art der Betriebe. Die Betriebe unterliegen Bestimmungen der Gewerbeordnung. Neue Regeln gelten, wenn sie neu gegründet, umgebaut oder übernommen werden. In diesen Fällen muss eine **Betriebsanlagengenehmigung** beantragt werden.

Jedoch ist eine Betriebsanlagengenehmigung nicht notwendig, wenn von der Betriebsanlage keine nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzinteressen der Gewerbeordnung ausgehen können. (z.B. bei Bürobetrieben).

Eine gewerbliche Betriebsanlage<sup>21</sup> ist nach Definition der Behörde jede örtlich gebundene Einrichtung, die der regelmäßigen Ausübung einer gewerblichen Tätigkeit dient. Beispiele für Betriebsanlagen sind:

- Werkstätten
- Verkaufslokale
- Gasthäuser
- Hotels
- Garagen
- Abstellplätze

Die Standortwahl und die Standortplanung von Betriebsanlagen sind abhängig von Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen sowie von der Art des Betriebes. Für Handels- und Dienstleistungsunternehmen sind bei der Wahl des Standortes folgende Überlegungen als wichtig eingestuft:

- Erreichbarkeit für Kunden oder Kundinnen (Verkehrslage, Parkplätze)
- Kaufkraft und Kaufgewohnheiten (Einzugsgebiet)
- die Wettbewerbslage (Anzahl der Konkurrenzbetriebe in näherer Umgebung)

Größe und Kapazität der Betriebe sollten bei der Festlegung der Genehmigungen eine große Rolle spielen; insbesondere für Kleinstbetriebe. Sie sollten nicht mit den anderen Betriebskategorien in denselben Topf geworfen werden. So könnten die Kleinstbetriebe der innerstädtischen Quartiere, so fern sie die AnrainerInnen nicht stören, eine bessere Existenzmöglichkeit bekommen.

---

<sup>21</sup> [www.help.gv.at/Content.Node/64/Seite.640100.html#Betriebsanlagen](http://www.help.gv.at/Content.Node/64/Seite.640100.html#Betriebsanlagen)

## **Die Rolle der ethnischen Wirtschaft**

Die aktuelle Studie zum Thema ‚Ethnische Ökonomien - Bestand und Chancen für Wien‘ berichtet, dass nach Erhebungen der Wirtschaftskammer Wien 1/3 der EinzelunternehmerInnen einen Migrationshintergrund haben. Auch bei den restlichen Unternehmensformen haben sie einen Anteil von rund 1/3 an der gesamten Wiener Unternehmensstruktur.<sup>22</sup>

Sie weisen charakteristische Branchenprofile auf, die sich auf drei Sparten konzentrieren. Etwas mehr als ein Drittel (36%) sind im Bereich Handwerk und Gewerbe, etwa 31% im Handel und etwa 30% im Bereich Information und Consulting tätig.

Die für die Erdgeschosszone besonders relevanten Handelsunternehmen mit Migrationshintergrund werden zu 45% von Türkei-stämmigen Personen betrieben. Dagegen stellen die UnternehmerInnen mit polnischer Herkunft 88% der Gewerbe und Handwerksbetriebe der s.g. ethnischen Ökonomien. Bulgarische Migrantinnen sind mit 40% in der Informations- und Consulting-Branche vertreten.

Diese Informationen zeigen, dass die soziale Vernetzung und Unterstützung bei der Auswahl und Gründung von Betrieben eine wesentliche Rolle spielt. Die geringe Beratung, Bildung als Zugangsbarriere und fehlende Informationen über österreichische Förderungs- oder Beratungsorganisationen sind einige der Defizite.

Die Umfragen im Brunnen- und Stuwerviertel, die im Rahmen dieser Studie gemacht worden sind, brachten auch ähnliche Ergebnisse.<sup>23</sup>

Öfters werden die Geschäftslokale oder Imbiss-Läden der MigrantInnen von den zuständigen Behörden oder lokalen Beratungsorganisationen als imageschädigend angesehen. Verbesserungsmöglichkeiten dafür liegen einerseits in der Hebung der Kaufkraft der Umgebung aber auch der finanziellen Stabilität der Betriebe sowie in der Steigerung der Informations- und Wissensstärke von Unternehmen. Bei letzterer können kurzfristige Maßnahmen rasch positive Entwicklungen erreichen.

Das Blocksanierungsgebiet Ilgplatz im Stuwerviertel zeigt ein erhöhtes Potenzial an BetriebsinhaberInnen mit einem Migrationshintergrund, weil hier wie auch in den anderen Blocksanierungsgebieten noch ein hoher Anteil an MigrantInnen wohnt.

## **Betriebe im Stuwerviertel**

Die folgende Tabelle des Wiener Einkaufsstraßen-Managements zeigt die Zahl der EinwohnerInnen im Vergleich zur Zahl der Handelsbetriebe, nach Wiener Bezirken aufgeteilt.

---

<sup>22</sup> Irene Kessler et al.; L&R Soziale Forschung; Ethnische Ökonomien–Bestand und Chancen für Wien, 2007

<sup>23</sup> Betül Bretschneider; Von Ausländer-Getto zum Szeneviertel?, Architektur und Bauforum 2007



| EINWOHNERINNEN & HANDEL       |              |            | Ranking relativ  |
|-------------------------------|--------------|------------|------------------|
| Bezirk                        | Einwohner    | Handel     | Einwohner/Handel |
| Wien 1.,Innere Stadt          | 17056        | 1567       | 11               |
| Wien 7.,Neubau                | 28292        | 550        | 51               |
| Wien 6.,Mariahilf             | 27867        | 397        | 70               |
| Wien 4.,Wieden                | 28354        | 394        | 72               |
| Wien 8.,Josefstadt            | 22572        | 305        | 74               |
| Wien 9.,Alsergrund            | 37816        | 499        | 76               |
| Wien 3.,Landstraße            | 81281        | 785        | 104              |
| Wien 15.,Rudolfsheim-Fünfhaus | 64895        | 502        | 129              |
| Wien 18.,Währing              | 44992        | 337        | 134              |
| Wien 5.,Margareten            | 49111        | 331        | 148              |
| Wien 16.,Ottakring            | 86129        | 548        | 157              |
| Wien 17.,Hernals              | 47610        | 291        | 164              |
| Wien 19.,Döbling              | 64030        | 376        | 170              |
| Wien 13.,Hietzing             | 49574        | 287        | 173              |
| <b>Wien 2., Leopoldstadt</b>  | <b>90914</b> | <b>521</b> | <b>174</b>       |
| Wien 12.,Meidling             | 78268        | 445        | 176              |
| Wien 10.,Favoriten            | 150636       | 809        | 186              |
| Wien 20.,Brigittenau          | 76268        | 385        | 198              |
| Wien 21.,Floridsdorf          | 128228       | 631        | 203              |
| Wien 23.,Liesing              | 84718        | 411        | 206              |
| Wien 14.,Penzing              | 78169        | 370        | 211              |
| Wien 11.,Simmering            | 76899        | 338        | 228              |
| Wien 22.,Donaustadt           | 136444       | 525        | 260              |
| Summe/Durchschnitt            | 1.550.123,00 | 11.604,00  | 146,76           |

#### 40. EinwohnerInnen/Handelsbetriebe nach Bezirken

Q: Wiener Einkaufsstraßen Management

Im zweiten Bezirk gibt es auf 174 EinwohnerInnen einen Handelsbetrieb. Im Wiener Durchschnitt ist die Zahl der EinwohnerInnen pro Handelsbetrieb 146,76.<sup>24</sup> Das bedeutet, dass das zweite Bezirk, die Leopoldstadt, weniger als der Wiener Durchschnitt Handelsbetriebe besitzt, jedoch mehr als die Randbezirke und Bezirke wie Favoriten, Meidling und Birgittenau.

### **Service Center Geschäftslokale und Nachfolgebörse Wien**

Nach eigenen Angaben des „Service Center Geschäftslokale und Nachfolgebörse Wien“ suchten 2007, 3.500 InteressentInnen vorwiegend Geschäftslokale in der Erdgeschosszone:

Die Branchenverteilung der InteressentInnen, die sich an das Service Center gewendet haben, war wie folgt:

- 35 % → Handel
- 20 % → Gastronomie
- 11 % → Dienstleistung
- 10 % → Gewerbe
- 8 % → Büros
- 6 % → Sonstiges
- 5 % → Atelier
- 5 % → Lager

Nach den bisherigen Erfahrungen werden pro Jahr rund 250 Betriebe durch das Service Center in Geschäftslokalen angesiedelt.

Pauschale Mietpreise gibt es in Wien nicht. Die Miethöhe ist standortbezogen sehr unterschiedlich. Auch die Lagen innerhalb einer Straße haben unterschiedliche Mietpreise.<sup>25</sup>

Ortsübliche Netto-Mietpreise pro Quadratmeter der Einkaufsstraße Praterstraße im Vergleich zur Einkaufsstraße Graben, die gemeinsam mit der Kärtner- und Mariahilferstraße die höchsten Passantenzahlen erreicht:

| <b>Standort</b>         | <b>2004</b> | <b>2005</b> | <b>2006</b> | <b>2007</b> |
|-------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>1. Graben</b>        | 125 – 145   | 145 - 200   | 145 - 200   | 200 - 250   |
| <b>2. Praterstraße</b>  |             |             |             |             |
| Nr. 1-17, 2-18, 19-21   | 5,0 - 6,0   | 5,0 - 6,0   | 5,0 - 6,0   | 5,0 - 6,0   |
| Nr. 20-32, 59-67, 23-45 | 7,5 - 8,5   | 7,5 - 8,5   | 7,5 - 8,5   | 7,5 - 8,5   |

#### **41. Entwicklung der Mietpreise von Geschäftslokalen in Euro/m<sup>2</sup> (Netto)**

Q: Wiener Einkaufsstraßen Management

<sup>24</sup> ‚servicecenter geschäftslokale‘, Wr. Einkaufsstraßen-Management, 2003

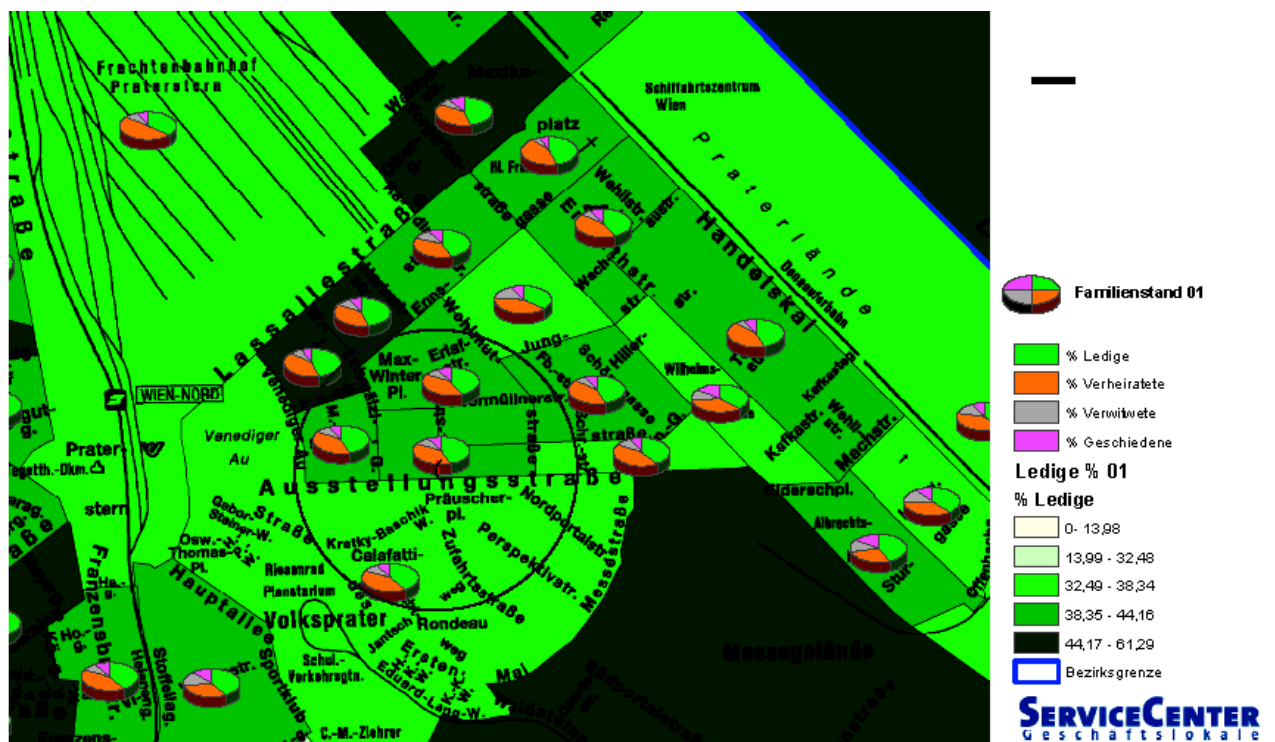
<sup>25</sup> Q: Silvia Fleischhacker, Wiener Einkaufsstraßen-Management, 2007

Es gibt keine Zahlen zu den durchschnittlichen Mietpreisen der Geschäftslokale im Stuwerviertel, aber es ist anzunehmen, dass sie weniger als 5.- €/m<sup>2</sup> Netto-Miete kosten müssten, um der Flächenkonkurrenz der Praterstraße zu widerstehen. In der Realität sind aber die aktuellen Mietpreise im Viertel 5.- bis 7.- €/m<sup>2</sup>, obwohl viele langjährig leer stehen.

Nach den Erfahrungsberichten der VertreterInnen der zuständigen Organisationen wie Service Center Geschäftslokale, Wirtschaftskammer, WIFI und Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF), spielen die Mietpreise eine sehr große Rolle bei der Erhaltung oder Gründung von Erdgeschoss-betrieben.

### Strukturen des Stuwerviertels als Betriebsstandort

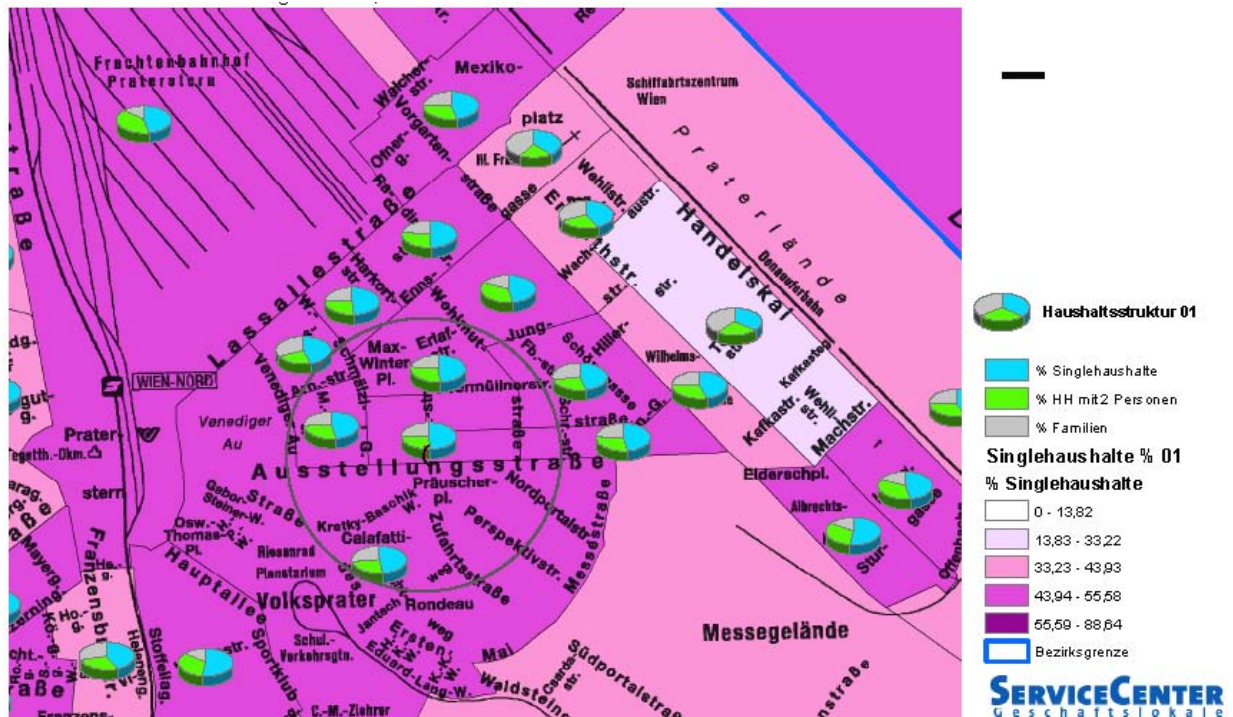
Die folgenden Abbildungen wurden vom ‚Wiener Einkaufsstraßen-Management‘ ausgearbeitet. Sie stellen die Haushalts- und Alterstrukturen im Pilotgebiet Ilgplatz im Stuwerviertel dar.



### 42. Ledige (Flächensignatur) und Familienstand (Tortendiagramme)

Molkereistraße/Ausstellungsstraße, 1020 Wien

Q: Wiener Einkaufsstraßen Management - servicecenter geschäftslokale



### 43. Singlehaushalte (Flächensignatur) und Haushaltsstruktur (Tortendiagramme)

Q: Wiener Einkaufsstraßen Management - servicecenter geschäftslokale

Die **Single-Haushalte** dominieren die Haushaltsstrukturen im Stuwerviertel. Nach der Abbildung des Service Center Geschäftslokale, sind ca. 45 % der Haushalte Einpersonenhaushalte, die Hälfte des Rests besteht aus den 2-Personen-Haushalten und die andere Hälfte aus Familien.

Die Single- bis 2-Personen-Haushalte, oder Familien ohne Kinder, die älteren BewohnerInnen, Jugendliche oder Familien mit Migrationshintergrund machen die Bewohnergruppen aus, die mehr auf die Nahversorgung angewiesen sind. Einer der Hauptgründe dafür ist, dass sie weniger (Auto-) mobilisiert sind und in kleineren Mengen einkaufen.

Das Stuwerviertel hat einen Marktplatz, den **Vorgartenmarkt**. Er wirkt im Vergleich zu manchen anderen Märkten in Wien weniger belebt. Die baulichen und gestalterischen Eigenschaften des Marktes werden von den BewohnerInnen häufig kritisiert.

Der Vorgartenmarkt bildet neben der Lasallestraße einen der Schwerpunkte der Stadterneuerungsziele.

Dem Bezirksvertreter zufolge kommen EinkäuferInnen aus den angrenzenden Nachbarschaften am Samstagvormittag mit Pkws zum Markt und verursachen einen Parkplatz-Engpass.

An den Tagen der Verkehrsuntersuchungen war dies nicht der Fall, weil die relevanten Straßenzüge (wie Stuwersstraße sowie die Umgebung des Max-Winter-Platzes) vom Marktplatz des Vorgartenmarktes entfernt liegen.

Übertags sind die Parkplätze in Semesterzeiten im Nahbereich der Fachhochschule des ‚bfi‘ Wien (Berufsförderungsinstitut Wien) knapp (Bereich Wohlmutstraße zwischen Stuwersstraße und Obermüllnerstraße).

In den Sommermonaten wird in den die Straßen noch weniger geparkt als sonst wo in den dichtbebauten Gebieten Wiens.

Manche der Geschäftsbesitzer im Stuwerviertel finden die Straßenbarrikaden, die gegen den Freier-Verkehr angebracht worden sind, geschäftsschädigend.

Diese Haltung zeigte sich aber - erfahrungsgemäß - bei vielen Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigten Zonen im Anfangsstadium. Mit der Zeit sieht die Realität anderes aus. Die positive Wirkung von Verkehrsberuhigung oder Stilllegung ist in vielen Beispielen deutlich fest zu stellen.

Wenn die KundInnen der Erdgeschossgeschäfte im Stuwerviertel mit Pkws vor den Geschäften wieder stehen bleiben könnten, um einzukaufen und wenn der Verkehr im Viertel in breiten Straßen wieder unbehindert fließen könnte, gäbe es wohl keine freien Parkplätze mehr.

Außerdem ist allgemein bekannt, dass die verkehrsarmen Straßen in der Regel für das Flanieren attraktiver sind.

Heute sprechen die Gewerbetreibenden des Stuwerviertels, die die Initiative: „Kaufleute Stuwerviertel“<sup>26</sup> gegründet haben, (bedauernd) von einem Projekt des Wirtschaftsförderungsfonds (MOST) zur „Attraktivierung des Stuwerviertels für Wirtschaftstreibende und in weiterer Folge für die Wohnbevölkerung“<sup>27</sup>. „Die Ideen, die im Rahmen des Projektes entwickelt worden sind, sind nicht ausreichend weiterverfolgt worden.“<sup>28</sup>

Die Interessen der BewohnerInnen und Gewerbetreibenden des Stuwerviertels, die im Rahmen des MOST-Projektes für ‚**Nahversorgung und Gewerbe**‘ geäußert wurden, sind u.a.:

- Erhöhung der Angebotsvielfalt
- Verbesserung des Zugangs zu Handel und Gewerbe
- Verbesserung der Information über vorhandene Einrichtungen
- Erhaltung des Dorfcharakters
- ungestörte / nicht störende Tätigkeiten
- mehr gute Gastronomie
- offensive Betriebsansiedlungen und Förderung von Betriebsansiedlungen
- persönliche Beratung, Kommunikation
- Platz für Kommunikation
- positive Konkurrenz
- Vernetzung der Akteure in allen Bereichen, inklusive Wirtschaft
- Entwicklung einer Organisation

---

<sup>26</sup> [www.einkaufsstrassen.at/stuwerviertel](http://www.einkaufsstrassen.at/stuwerviertel)

<sup>27</sup> Das Projekt „Moderationsverfahren Stuwerviertel (MOST)“, 2004, finanziert durch WWFF und EU-Strukturfonds

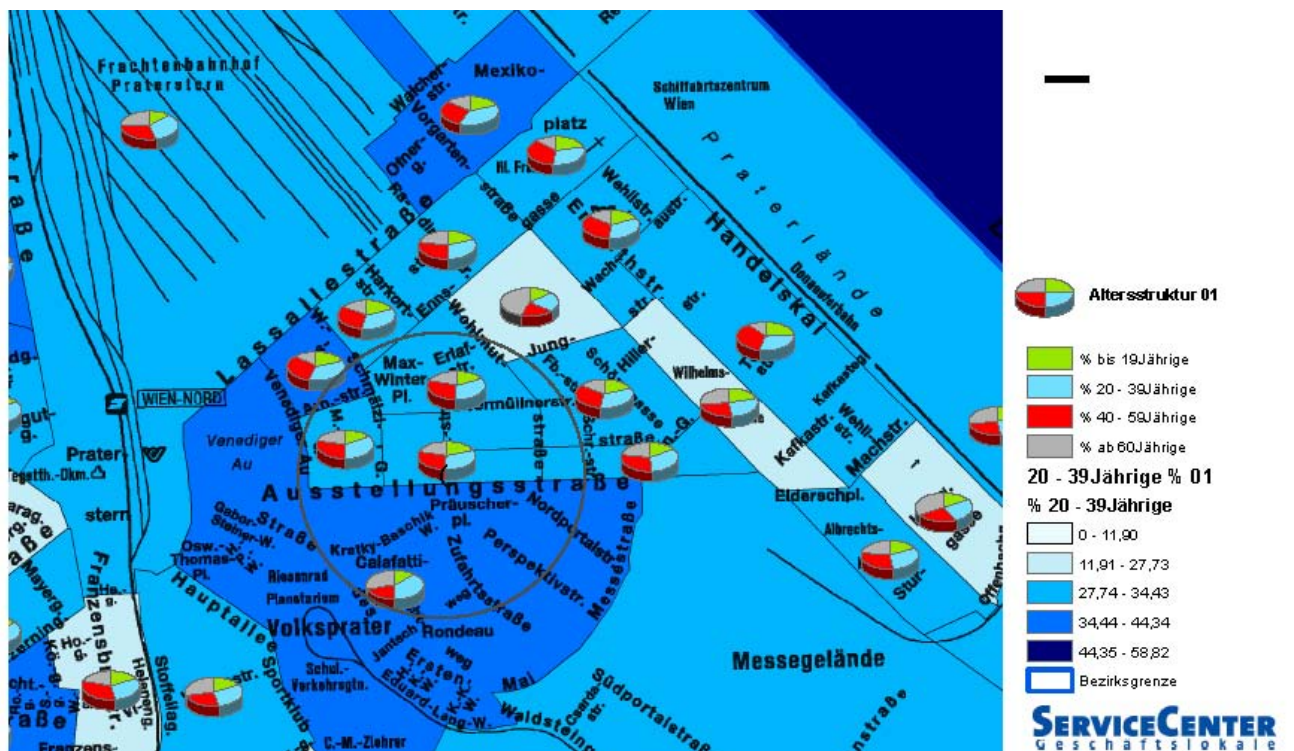
<sup>28</sup> VertreterInnen von ‚Kaufleute Stuwerviertel‘ 2007

- Werbung für das Stuwerviertel in der Nachbarschaft
- keine leer stehenden Lokale, leistbare Lokalmieten



#### 44. Kaufkraft (Flächensignatur) und Bildungsstruktur (Tortendiagramme)

Q: Wiener Einkaufsstraßen Management - servicecenter geschäftslokale



#### 45. 20–39 Jährige (Flächensignatur) und Altersstruktur (Tortendiagramme)

Q: Wiener Einkaufsstraßen Management - servicecenter geschäftslokal

## Grün im Block

In den gründerzeitlichen Gebieten Wiens herrscht bekanntlich ein Grünflächenmangel.

Im Zuge der Block- oder Sockelsanierungen wurden in Wien in den letzten Jahren auf verschiedenen Ebenen Grünflächen geschaffen. Oben auf den abgestuften Hintertrakten oder auf den neuen Flachdächern wurden Gemeinschafts- oder Privatterrassen hergestellt. Die Hofflächen wurden entsiegelt und begrünt. Die von der Straße kaum einsehbaren Grünflächen ändern das Wohnumfeld gründlich.



**46. Dachbegrünung in der Martinstraße 56, 18. Bezirk-Wien**  
Architekturbüro Kronreif&Partner

## Was bringen die Grünflächen des Blocks?

Die LiegenschaftseigentümerInnen sind mehrheitlich gegen die Hofzusammenlegungen, Entsiegelungen, Hofbegrünungen oder Gründächer. Sie sind in erster Linie deswegen dagegen, weil sie die Grünflächen sowohl bei der Herstellung als auch bei der Wartung mit Mehrkosten bzw. –aufwand verbunden sehen.

Die Grünflächen in der dicht bebauten Stadt gewinnen heute aus verschiedenen Gründen stark an Bedeutung.

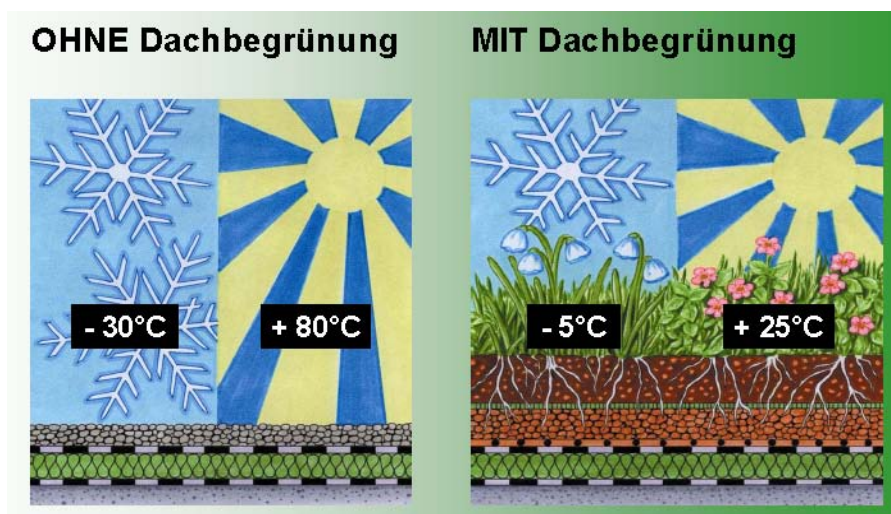
Die folgenden Pro-Argumente zur verbreiteten Implementierung von Grünflächen sollten stärker vermittelt werden:

- Verbesserung des Mikroklimas durch Beschattung, Wasserrückhalt und Verdunstung sowie durch Bindung und Filterung von Staub und Luftschadstoffen,
- Erhaltung der Artenvielfalt und Erweiterung der Lebensräume von Pflanzen und Tieren,
- Luftschalldämmung und Minderung der Schallreflexion,

- Reduktion des Elektrosmogs,
- Verbesserung des Arbeits- und Wohnumfeldes,
- Wertsteigerung der Immobilie und des Wohngebiets,
- Schaffung von Freizeitflächen im Wohnungs- und Arbeitsumfeld, daher eine Reduktion der Fahrtwege,
- Verbesserung der Lufttemperaturen in den Hitzetagen im Sommer, deren Anzahl sich auch in Wien von Jahr zu Jahr vermehrt.

Die **Dachbegrünungen** tragen zusätzlich auch noch bei folgenden **umweltschonenden aber auch kosteneinsparenden** Punkten wesentliches bei:

- Rückhaltung von Regenwasser und Reduzierung des Regenabflusses (abhängig von der Aufbauhöhe kann der Regenabfluss bis zu 85 % bei Intensivbegrünung und bis zu 60 % bei Extensivbegrünung minimiert werden),<sup>1</sup>
- Reduzierung des Wartungsaufwands wegen längerer Lebensdauer der Abdichtungsschicht-Schutz vor Witterungseinflüssen und Temperaturdifferenzen,
- Energieeinsparung durch Wärmedämmungsfunktion,
- Hitze- und Kälteschild an der Oberfläche.



#### 47. Minderung der Extrem-Temperaturen durch Dachbegrünung

Q: O. Friedrich, AXIS Ingenieurleistungen

Dachbegrünung und Photovoltaik können sich gegenseitig gut ergänzen. Dachbegrünungen halten die Temperaturen auf dem Dach niedrig und erhöhen dadurch die Effizienz der Photovoltaikmodule.

Außerdem kann Überschusswasser zusätzlich als Brauchwasser z. B. für Gartenbewässerung oder Toilettenspülung benutzt werden.

<sup>1</sup> Q: O. Friedrich, AXIS Ingenieurleistungen



## **Der Biotopflächenfaktor (BFF)**

### **Ein Instrument zur Absicherung der Grünflächen in Berlin**

Der Biotopflächenfaktor (BFF) ist ein Teil der Berliner Rechtsverordnung zum Schutz der Grünflächen und des Naturhaushaltes. Er soll den extremen baulichen Verdichtungen der 70 er Jahre im Zuge der Aufstockungen, Dachgeschossausbauten und Blockranderschließungen entgegen wirken und die Lebensqualität in den dicht bebauten Stadtgebieten absichern. Nach Angaben der Berliner Planungsbehörden soll der BFF zur Standardisierung und Konkretisierung der folgenden Umweltqualitätsziele beitragen:

- Sicherung und Verbesserung des Kleinklimas und der Lufthygiene,
- Sicherung und Entwicklung von Bodenfunktion und Wasserhaushalt,
- Schaffung und Aufwertung von Lebensraum für Tiere und Pflanzen,
- Verbesserung des Wohnumfeldes.

Für ausgewählte, gleichartig strukturierte Stadtgebiete kann der BFF in einem Landschaftsplan verbindlich festgelegt werden, welcher vom jeweiligen Bezirke ausgearbeitet wird.

Ähnlich den städtebaulichen Richtwerten in den Bauleitplänen zu Bruttogeschossfläche (BGF), Grundflächenzahl (GRZ) und Geschossflächenzahl (GFZ), die das Maß der baulichen Nutzung regeln, benennt der BFF den Flächenanteil eines Grundstückes, der als Pflanzenstandort dient bzw. sonstige Funktionen für den Naturhaushalt übernimmt.

### **Berechnungsmethode des BFF**

„Der BFF beschreibt das Verhältnis von sich positiv auf den Naturhaushalt auswirkenden Flächen eines bebauten Grundstücks zur gesamten Grundstücksfläche. Er ist ein quantitativer Wert, bei dem qualitative Aspekte über die jeweilige Flächenwertigkeit Berücksichtigung finden. Die Wertigkeit einer Grundstücksteilfläche wird entsprechend dem Flächentyp als Anrechnungsfaktor pro qm festgelegt.“<sup>2</sup>

„Die Wertigkeit der einzelnen Flächentypen leitet sich ab aus ihrem Zielerfüllungsgrad für die einzelnen Naturhaushaltsbestandteile: Boden, Klima und Lufthygiene, Wasserhaushalt und Lebensraum für Tiere und Pflanzen.“<sup>3</sup> Der Zielerfüllungsgrad wurde anhand der folgenden umweltbezogenen (Boden-)Flächenleistungen festgelegt:

- Evapotranspirationsleistung,
- Staubbindungsfähigkeit,
- Versickerungsfähigkeit und Speicherkapazität des Niederschlagswassers,

---

<sup>2</sup> Handbuch für Berliner Landschaftspläne, VIII. Biotopflächenfaktor (BFF), Stand 2007

<sup>3</sup> ebenda

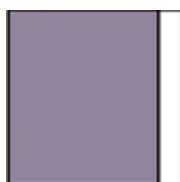
- Gewährleistung des Erhaltes beziehungsweise der Entwicklung der Bodenfunktion sowie
- Verfügbarkeit einer Fläche als Lebensraum für Tiere und Pflanzen.

Der BFF erfasst die städtischen Nutzungsformen Wohnen, Gewerbe und Infrastruktur und formuliert ökologische Mindeststandards für bauliche Änderungen und Neubebauung. Dabei werden sämtliche Begrünungspotentiale wie Höfe, Dächer, Mauern und Brandwände einbezogen. Für die unterschiedlichen Bebauungs- und Nutzungsstrukturen wie Wohnungen, gewerbliche Nutzungen, typisch-innerstädtische Nutzungen und Schulen, gelten unterschiedliche BFF-Werte.

Der BFF benennt das Verhältnis naturhaushaltwirksamer Flächen zur gesamten Grundstücksfläche.

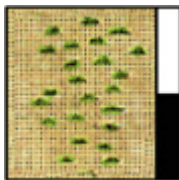
$$\text{BFF} = \frac{\text{Naturhaushalt-wirksame Flächen}}{\text{Grundstücksfläche}}$$

Es werden den einzelnen Teilflächen eines Grundstückes je nach ihrer "ökologischen Wertigkeit" die folgenden Anrechnungsfaktoren zugeordnet:



Versiegelte oder teilversiegelte Flächen  
**0,0 oder 0,3**

Belag luft- und wasserundurchlässig, ohne Pflanzenbewuchs (z.B. Beton, Asphalt, Platten mit gebundenem Unterbau) (z.B. Klinker, Mosaikpflaster, Platten mit Sand-/Schotterunterbau)



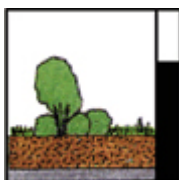
halboffene Flächen  
**0,5**

Belag luft- und wasserdurchlässig, Versickerung, Pflanzenbewuchs (z.B. Rasenschotter, Holzpflaster, Rasengittersteine)



Vegetationsflächen ohne Bodenanschluss  
**0,5**

Vegetationsflächen auf Kellerdecken, Tiefgaragen mit weniger als 80 cm Bodenauftrag



Vegetationsflächen ohne Bodenanschluss  
**0,7**

Vegetationsflächen ohne Anschluss an anstehenden Boden mit mehr als 80 cm Bodenauftrag



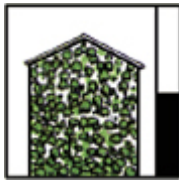
Vegetationsflächen mit Bodenanschluss  
**1,0**

Vegetationsanschluss an anstehenden Boden, verfügbar für Entwicklung von Flora und Fauna



Regenwasser-  
versickerung je  
m<sup>2</sup> Dachfläche  
**0,2**

Regenwasserversickerung zur Grundwasseranreicherung,  
Versickerung über vegetationsbestandene Flächen



Vertikalbegrü-  
nung, bis  
max.  
10 m Höhe  
**0,5**

Begrünung fensterloser Außenwände und Mauern, es  
wird die reale Höhe bis max. 10 m einbezogen



Dach-  
begrünung  
**0,7**

Extensive oder intensive Begrünung von Dachflächen

## Rechtliche Sicherung des BFF – Das Berliner Landschaftsprogramm

Im Berliner Landschaftsprogramm sind Erfordernisse und Maßnahmen für Natur und Landschaft - für künftige Entwicklungen im landschaftlichen und städtebaulichen Bereich - formuliert.

„Im Zusammenspiel mit dem Flächennutzungsplan (FNP) Berlins stellt das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm eine vor allem auf qualitative Ziele und Anforderungen bezogene Ergänzung der vorbereitenden Bauleitplanung dar und bildet die Grundlage der künftigen Stadtentwicklung.“<sup>4</sup> Mit dem Landschafts- und Artenschutzprogramm von 1994 verfügt die Gesamtstadt über ein behördenverbindliches Programm, das wichtige Beiträge zur vorsorgenden Umweltplanung auf allen Ebenen räumlicher Planung enthält. Dieses Dokument beinhaltet Vorgaben, Ziele und Anforderungen, die bei allen weitreichenden räumlichen Planungen und Abwägungsverfahren einzubeziehen sind.<sup>5</sup>

Die Rechtsgrundlagen dafür sind das Bundesnaturschutzgesetz<sup>6</sup> und das Berliner Naturschutzgesetz<sup>7</sup>. § 8 des Naturschutzgesetzes regelt die Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege

---

<sup>4</sup> Gespräch mit Gudrun Meißner, I E 126 – Referat Naturschutz und Landschaftsplanung Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

<sup>5</sup> [www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/lapro/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/lapro/index.shtml)

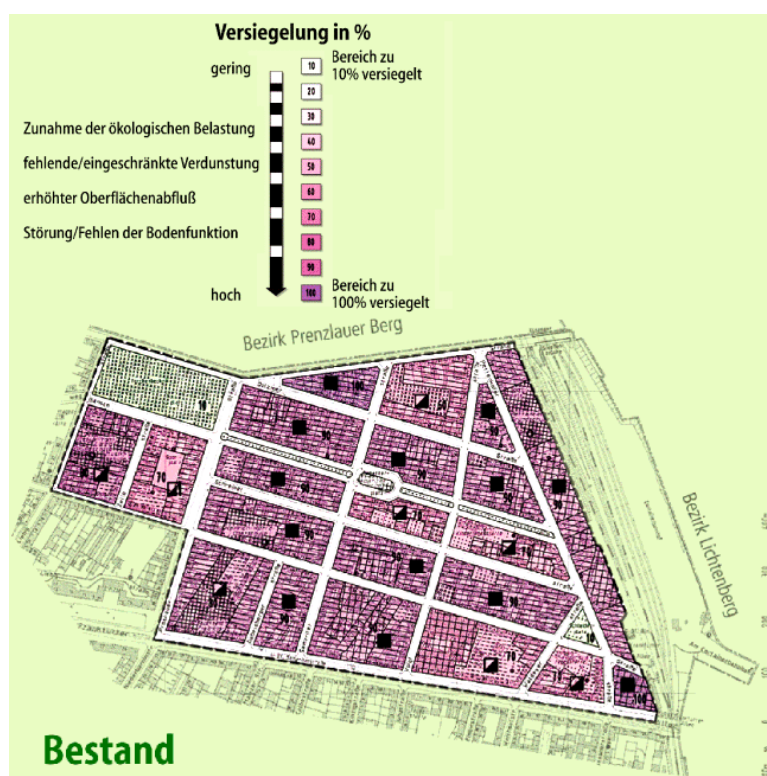
<sup>6</sup> **Bundesnaturschutzgesetz** über Naturschutz und Landschaftspflege (BNatSchG) in der Fassung vom 25. März 2002 (BGBl. I, S. 1193), zuletzt geändert durch Artikel 40 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I, S. 1818) bzw. Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin der Senatsverwaltung für Justiz A 3227 A, Nov. 2006

<sup>7</sup> **Berliner Naturschutzgesetz** über Naturschutz und Landschaftspflege in Berlin (NatSchGBln) in der Fassung vom 9. November 2006 (GVBl. S. 1073)

(bzw. des Biotopflächenfaktors) die in den **Landschaftsplänen** festzulegen sind.<sup>8</sup>

Mit der Festsetzung des Biotopflächenfaktors in den Landschaftsplänen wird die Umsetzung des BFF bei jeder baulichen Änderung und bei Neubauten im Gebiet verbindlich. In Berlin sind die Bezirke für die Erstellung der Landschaftspläne<sup>9</sup> und für die Festlegung des Biotopflächenfaktors zuständig. Wenn keine fertigen Landschaftspläne vorhanden sind, kann die BFF-Methode im Rahmen von Baugenehmigungen auch freiwillig angewendet werden.<sup>10</sup>

Die folgenden Abbildungen zeigen Beispiele für Landschaftspläne im Bestand und in der Festsetzung:

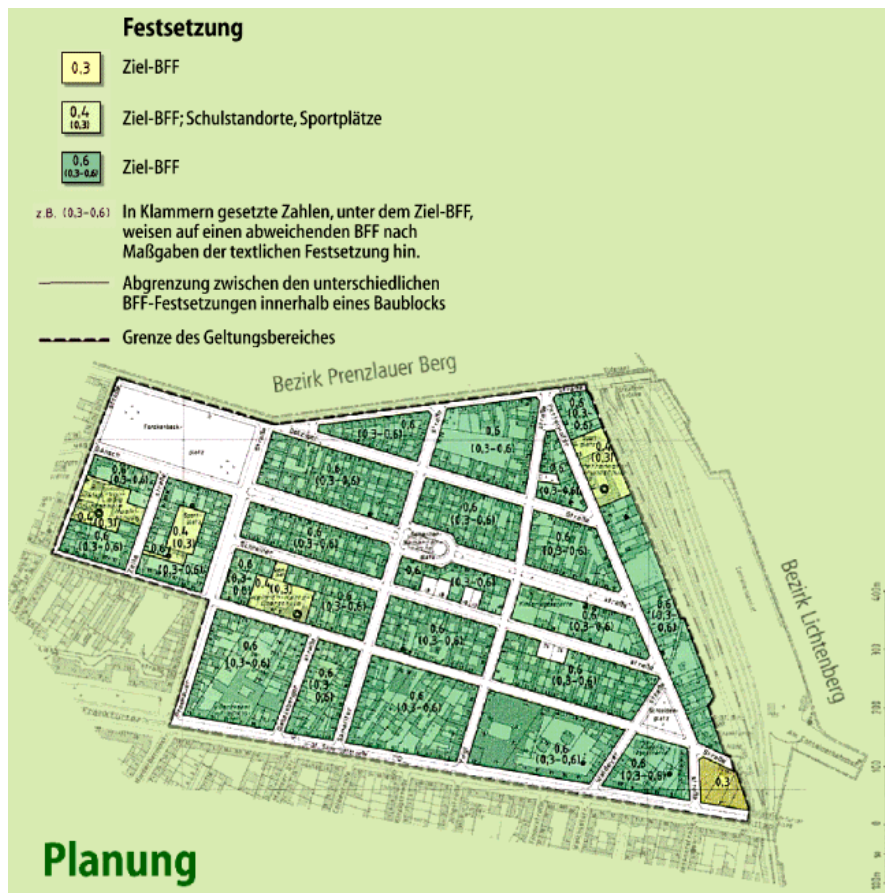


## <sup>8</sup> Landschaftspläne

(1) Über die Darstellungen des Landschaftsprogramms hinaus sind auf seiner Grundlage die näheren örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der konkretisierten Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege in Landschaftsplänen mit Text, Karte und Begründung darzustellen, sobald und soweit dies aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist. Ein Erfordernis zur Aufstellung von Landschaftsplänen besteht besonders für örtliche Bereiche, in denen die konkretisierten Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht nachhaltig und rechtlich gesichert sind.

<sup>9</sup>[www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/handbuch/de/traeger\\_beteiligung/index.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/landschaftsplanung/handbuch/de/traeger_beteiligung/index.shtml)

<sup>10</sup> Gespräch mit Gudrun Meißner, I E 126 – Referat Naturschutz und Landschaftsplanung Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin



#### 48. Biotopflächenfaktor (BFF)- Berlin; Landschaftsplan-Übersicht

Q: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

### Absicherung der Umsetzung des Biotopflächenfaktors - BFF

Es war an Hand des klassischen Baugenehmigungsverfahrens möglich, Auflagen zu erteilen, um die Grünräume in den dicht bebauten Gebieten der Stadt abzusichern.

Nach den Änderungen in der Bauordnung für Berlin ist die Kontrolle der Umsetzung der rechtlichen Instrumentarien wie des Biotopflächenfaktors schwieriger geworden, weil das genehmigungsfreie, verfahrensfreie oder vereinfachte Baubewilligungsverfahren nach der Novellierung der Bauordnung Berlins die Kontrollfunktion durch die Behörde eingeschränkt hat.

Im Rahmen der Genehmigungsfreistellung (Bauen ohne Genehmigung) laut Bauordnung für Berlin, gem. § 63<sup>11</sup> wurde auch in Berlin die Verantwortung

<sup>11</sup> **§ 63 Genehmigungsfreistellung**

(1) Keiner Genehmigung bedarf unter den Voraussetzungen des Absatzes 2 die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung baulicher Anlagen, die keine Sonderbauten sind.

(2) Nach Absatz 1 ist ein Bauvorhaben genehmigungsfrei gestellt, wenn es

für die Gesetzeskonformität eines Bauvorhabens bis zur Endkontrolle an die ArchitektInnen und BauherrInnen übertragen. Ob die Auflagen der Landschaftspläne gemäß § 8 bei der Fertigstellung eingehalten sind, bleibt dadurch in vielen Fällen ungewiss.<sup>12</sup> Nach den aktuellen Erfahrungen der

- 
- im Geltungsbereich eines Bebauungsplans im Sinne des § 30 Abs. 1 oder 2 des Baugesetzbuchs liegt und den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht widerspricht oder
  - die erforderlichen Befreiungen und Ausnahmen nach § 31 des Baugesetzbuchs erteilt worden sind oder

b) in einem planungsrechtlichen Bescheid gemäß § 74 Abs. 2 abschließend als insgesamt planungsrechtlich zulässig festgestellt worden ist,

2. die Erschließung im Sinne des Baugesetzbuchs gesichert ist und

3. die Bauaufsichtsbehörde nicht innerhalb der Frist nach Absatz 3 Satz 2 erklärt, dass das vereinfachte Baugenehmigungsverfahren durchgeführt werden soll, oder eine vorläufige Untersagung nach § 15 Abs. 1 Satz 2 des Baugesetzbuchs ausspricht.

Q: Bauordnung für Berlin (BauO Bln) Vm 29. September 2005 (GVBl. S. 495), zuletzt geändert durch § 9 des Gesetzes vom 7. Juni 2007 (GVBl. S. 222)

#### **§ 64 Vereinfachtes Baugenehmigungsverfahren**

Außer bei Sonderbauten werden geprüft

1. die Übereinstimmung mit den Vorschriften über die Zulässigkeit der baulichen Anlagen nach den §§ 29 bis 38 des Baugesetzbuchs,
2. beantragte und erforderliche Abweichungen im Sinne des § 68 Abs. 1 und 2 Satz 2 sowie die Übereinstimmung mit den Anforderungen gemäß den §§ 4 bis 6 und
3. andere öffentlich-rechtliche Anforderungen, soweit wegen der Baugenehmigung eine Entscheidung nach anderen öffentlich-rechtlichen Vorschriften entfällt oder ersetzt wird.

<sup>2</sup> Die durch eine Umweltverträglichkeitsprüfung ermittelten, beschriebenen und bewerteten Umweltauswirkungen sind nach Maßgabe der hierfür geltenden Vorschriften zu berücksichtigen. Q: Bauordnung für Berlin (BauO Bln) Vm 29. September 2005 (GVBl. S. 495), zuletzt geändert durch § 9 des Gesetzes vom 7. Juni 2007 (GVBl. S. 222)

<sup>12</sup> **§ 8, Landschaftspläne** (Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz – NatSchGBln)

(1) Die Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege sind in Landschaftsplänen mit Text, Karte und Begründung auf der Grundlage des Landschaftsprogramms näher darzustellen, sobald und soweit dies aus Gründen des Naturschutzes und der Landschaftspflege erforderlich ist. Landschaftspläne sind insbesondere für Bereiche aufzustellen, die

1. nachhaltigen Landschaftsveränderungen ausgesetzt sind,
2. der Erholung dienen oder dafür vorgesehen sind,
3. Landschaftsschäden aufweisen oder befürchten lassen,
4. an oberirdische Gewässer angrenzen (Ufergebiete),
5. aus Gründen der Wasserversorgung unbeschadet wasserrechtlicher Vorschriften zu schützen oder zu pflegen sind,
6. von wesentlichen Belangen der Grünordnung berührt sind.

(2) Der Landschaftsplan enthält Darstellungen

1. des vorhandenen Zustands von Natur und Landschaft und seine Bewertung nach den Zielen und Grundsätzen des Naturschutzes und der Landschaftspflege,
2. des angestrebten Zustands von Natur und Landschaft und der erforderlichen Maßnahmen.

Behörde für Landschaftsplanung werden die Begrünungen und Grünflächen, insbesondere in den problematischen Randgebieten (wie Neukölln), zunehmend vernachlässigt, weil in diesen Gebieten eine Aufwertung der baulichen Umgebung weniger Rolle spielt, im Gegensatz zu anderen Stadtgebieten wie Berlin Mitte oder Friedrichshain-Kreuzberg (z.B. Samariter Viertel oder Prenzlauer Berg). Hier gibt es bereits unzählige begrünte Höfe und Baulücken, die sowohl für halb-öffentliche als auch öffentliche NutzerInnen zur Verfügung stehen und Wesentliches zum Image dieser Viertel beitragen. Grundsätzlich haben die Sanierungsgebiete der inneren Stadt durch die Förderungen stärker profitiert.

Im Sanierungsgebiet Samariterviertel in Berlin wurde die Endkontrolle über die Umsetzung der Grünflächen sowie Entsiegelungen im Rahmen der Sanierungsförderung von der sanierungsbeauftragten Organisation des Landes Berlin (STATTBAU Berlin) durchgeführt. Daher war es möglich, gebietsweise sehr breite Begrünungsmaßnahmen durchzusetzen. Diese werden zum Teil auch durch die aktive Mitwirkung von den BewohnerInnen weiter betreut.

Die Regeln des Biotopflächenfaktors gelten nur dann, wenn die gebietsbezogenen Landschaftspläne von den einzelnen Bezirken fertig gestellt sind. Die mangelnde Zahl an MitarbeiterInnen für die Erstellung von Landschaftsplänen verlangsamt die Umsetzung.

Es wird nun überlegt, das Naturschutzgesetz zu ändern, um den Umsetzungsgrad des BFF zu verbessern.<sup>13</sup> Auf der anderen Seite gibt es den Druck die Baugesetze und Baunebengesetze noch mehr zu vereinfachen. Ob dann die umweltschonenden und grünflächenfreundlichen Maßnahmen in der Realität durchgesetzt werden können, ist im Moment noch fraglich.

---

(3) Der Landschaftsplan setzt, soweit es erforderlich ist, die Zweckbestimmung von Flächen sowie Schutz-, Pflege- und Entwicklungs- einschließlich Wiederherstellungsmaßnahmen und die zur Erreichung der Zwecke notwendigen Gebote und Verbote fest, insbesondere

1. die Anlage oder Anpflanzung von Flurgehölzen, Hecken, Büschen, Schutzpflanzungen, Alleen, Baumgruppen und Einzelbäumen,
2. die Herrichtung und Begrünung von Abgrabungsflächen, Deponien oder anderen geschädigten Grundstücken,
3. die Beseitigung von Anlagen, die das Landschaftsbild beeinträchtigen und auf Dauer nicht mehr genutzt werden,
4. Maßnahmen zur Erhaltung und Pflege von Baumbeständen und Grünflächen,
5. die Ausgestaltung und Erschließung von Uferbereichen einschließlich der Anpflanzung von Röhricht,
6. die Begrünung und Erschließung der innerstädtischen Kanal- und Flussuferbereiche,
7. die Anlage von Grün- und Erholungsanlagen, Sport- und Spielflächen, Wander-, Rad- und Reitwegen sowie Parkplätzen,
8. die Anlage von Kleingärten und die Maßnahmen zu ihrer Sanierung,
9. Maßnahmen zum Schutz und zur Pflege der Lebensgemeinschaften und Biotope der Tiere und Pflanzen wild lebender Arten, insbesondere der besonders geschützten Arten. Q: Bauordnung Berlin (BauO Bln), Stand: 2007

<sup>13</sup> Behörde für Landschaftsplanung, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin

Wichtig ist dabei nicht nur die Absicherung der Umsetzung von BFF-Regeln, sondern auch deren Erhaltung über die Jahre. Daher ist die Durchsetzung der Ziele einer nachhaltigen, umweltschonenden städtischen Lebensweise ein langjähriger Prozess und diese verlangt unbedingt die Bereitstellung der nötigen Ressourcen und das Zusammenwirken aller Beteiligten des Planungsgeschehens.

## **Vorgärten**

In den Straßen mit Vorgärten entwickeln sich sowohl Wohnnutzungen als auch büroähnliche Nutzungen leichter. Als Beispiel dient die heutige Transformation der Ausstellungsstraße im Pilotgebiet Stuwerviertel, weil zunehmend neue NutzerInnen in ihren Erdgeschossbereiche einziehen. Die schmal-gehaltene Fahrbahn und die Gestaltung der Verkehrsflächen tragen hier wesentliches bei. Ein Gegenbeispiel bildet die Vorgartenstraße, trotz ihrer Vorgärten. Hier sind Verkehrssituation und Straßengestaltung noch nicht verbessert. Trotzdem eignen sich die Erdgeschosse mit Vorgärten für verschiedene Nutzungsmöglichkeiten (Wohnen, Arbeiten, Geschäft) besser als die Erdgeschosse ohne Vorgärten.

Die Stadt Basel liefert einige zwar nicht spektakuläre aber wirksame Beispiele für Grünflächen (Vorgärten) zwischen dem öffentlichen Gehsteig bzw. Verkehrsflächen und dem privaten Erdgeschoss. Es gibt in den dicht bebauten Stadtteilen unterschiedlichste Beispiele für Vorgärten, die in den meisten Fällen den NutzerInnen der Erdgeschosse zur Verfügung stehen.

Auch Kellergeschosse sowie versenkte Erdgeschosse bekommen durch die Gestaltung der angrenzenden Straßen- und Hofbereiche räumliche Qualitäten für Büronutzungen.







**49. Vorgartenvariationen in Basel**

Die Fassadenbegrünungen sowohl hofseitig als auch straßenseitig zählen zu den Begrünungsprogrammen der Städte wie Berlin oder Basel.

In Berlin ermöglichen die klein geschnittene Hofflächen nicht immer ausreichende Hofbegrünungen. In diesem Fall gelten vertikale Begrünungen als nachzuweisende Grünflächen.



**50. Fassadenbegrünungen als Programm, Berlin**



**51. Vertikale Hofbegrünungen in Berlin**

## Verkehrssituation in Wien

In diesem Abschnitt wird die Verkehrssituation in Wien mit Daten, Fakten und Prognosen ausführlich behandelt, weil der Verkehr in der gründerzeitlichen Stadtstruktur, die in der Regel zum Straßenraum hin orientiert ist (insbesondere die Erdgeschossräume) eine ganz besondere Rolle spielt.

Der ‚Masterplan Verkehr Wien 2003‘ liefert an Hand der Prognosen und Bestandsaufnahmen einige Grunddaten zur Lage des Stadtverkehrs.

Die heutigen Verkehrsdaten zeigen deutlich, dass dringender Handlungsbedarf besteht, weil die gewachsene Stadt durch den zunehmenden Individualverkehr und dessen Flächenbedarf sowie seine Emissionen (Lärm, Abgase) immer mehr an Lebensqualität verliert.

Die Straßenräume werden immer stärker von Pkws in Anspruch genommen, deren Dimensionen auch zunehmend wachsen. Die fast durchgehend zugeparkten Straßenräume bieten immer weniger Übersicht bei Überquerungen, insbesondere für Kinder. Die Zahl der Autos steigt. In vielen Straßen der Stadt beeinträchtigt der Verkehrslärm die BewohnerInnen. Auch Abgase und Staubentwicklung gefährden die StädterInnen immer mehr. In dieser längst bekannten negativen Entwicklung sind die Erdgeschosse am stärksten von den Emissionen des Privatverkehrs betroffen; nicht nur die Emissionen, sondern auch die Gestaltungsmerkmale der Verkehrsräume, wie asphaltierte Flächen, aneinander gereihte Autos und durch Hundekot kontaminierte Bauminseln bieten kein attraktives Umfeld für die Erdgeschossräume. Die schmalgeschnittenen Gehsteige (um dem ruhenden Verkehr größtmöglichen Platz anzubieten) schränken die Nutzungsmöglichkeiten sowohl der Erdgeschosse als auch der öffentlichen Räume ein.



### 52. Straßenprofil, 15. Bezirk-Wien

Die Planungspolitik der Nachkriegsmoderne behandelte die Straßenräume als Durchzugsräume, mehr für den motorisierten Verkehr aber auch für PassantInnen. Die Straßenräume und die öffentlichen Räume der Stadt werden nicht als Aufenthaltsräume, sondern nur als Transiträume gesehen. Das weltweit stattfindende Umdenken, um nachhaltige und lebendige

Städte (wieder-)zu schaffen, hat heute sehr viel mit neuen Nutzungsmöglichkeiten der Straßenräume zu tun. Die Grundrezepte der „New Urbanism“<sup>1</sup> Bewegung in den USA fanden in den letzten Jahren weltweiten Anklang. Sie beschäftigen sich in erster Linie mit der Implementierung der Nutzungsmischung, kurzen Wegen, Fuß- und Radverkehr, kleinen Geschäften und Verkehrsberuhigung.<sup>2</sup>

Aber auch im EU-Raum wurde das Ziel der Schaffung der nachhaltigen Stadtentwicklung in einer Reihe internationaler Vereinbarungen, wie der 1996 auf der UN-Konferenz in Istanbul beschlossenen Habitat Agenda, verankert und von vielen Gemeinden übernommen.

Auch das 'Green Paper on the Urban Environment' der 'Commission of European Communities' 1990 oder die 'Agenda 21' der UN Conference on Environment and Development (the Earth Summit) 1992 waren Ergebnisse von internationalen Initiativen.

1990 veröffentlichte 'The Commission of the European Communities' 'The Green Paper on the Urban Environment' als ihre erste Manifestation (CEC 1990): Die Grundforderung der Manifestation war die nach einer starker Verbindung zwischen Politik und Stadtplanung und nach der Gründung eines nachhaltigen Netzwerkes für eine wirtschaftliche und soziale Entwicklung. Ziele sind:

- der kleinteilige Maßstab (Human-Scaled Design),
- Planung mit integrierter öffentlicher Verkehrserschließung (Transit Oriented Development – TOD)<sup>3</sup>,
- Rückgewinnung des öffentlichen Raumes und kurze Gehdistanzen zwischen den Aktivitäten (Easy Walking Distance),
- geeignete Architektur und Planung sowohl für die Bauten als auch für die Freiräume,
- Diversität der Wohnungstypen und Arbeitsplätze, um eine soziale Vielfalt zu erreichen,
- leistbare Wohnungen,
- gleichmäßige Verteilung der Arbeit, des Wohnens und der Sicherheit.<sup>4</sup>

### **Pkw-Bestand in Wien**

Die Automobilisierung nimmt in Wien sowie auch in restlichen Österreich weiterhin zu.

- Im Jahr 2001 waren in Wien 638.886 Pkws zugelassen, im 2006 waren es 655.856.

---

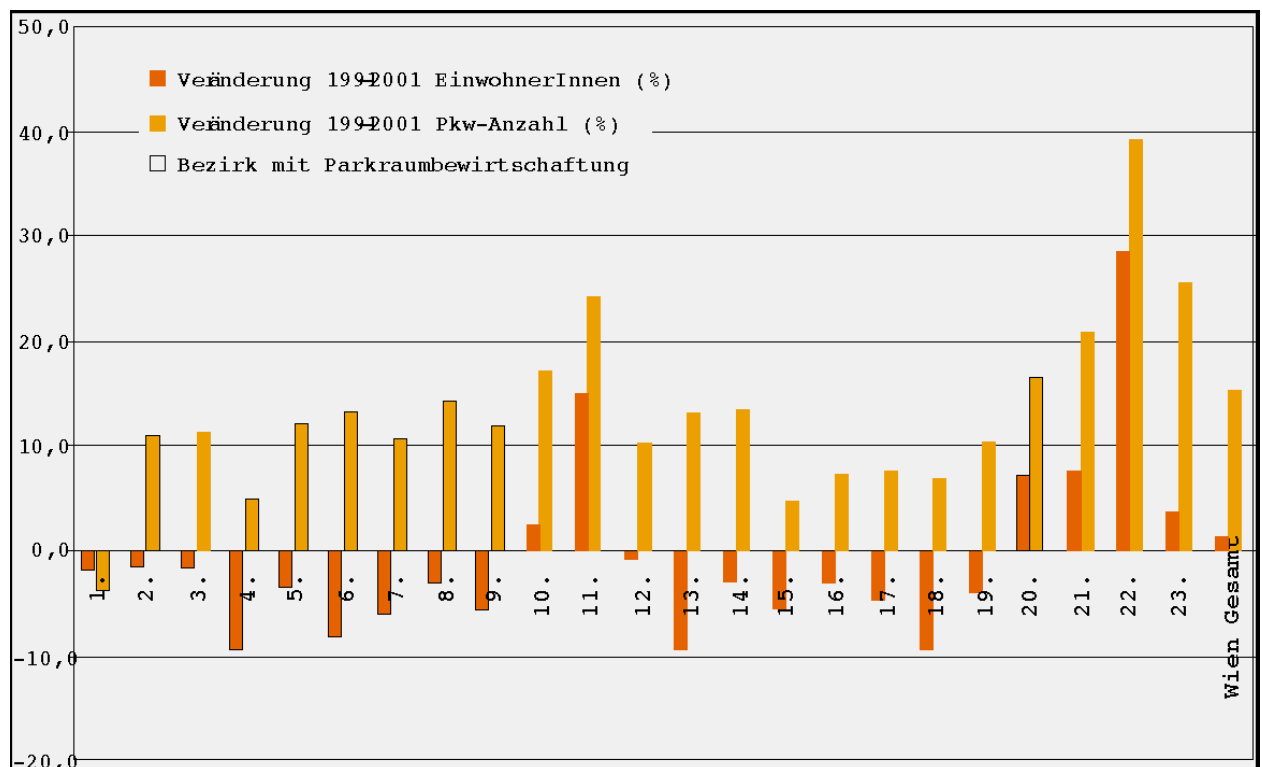
<sup>1</sup> [www.newurbanism.org](http://www.newurbanism.org)

<sup>2</sup> Schwanke Hg.; Mixed Use Development Handbook: ULI, 2003

<sup>3</sup> [www.smartergrowth.net/issues/landuse/tod/index.html](http://www.smartergrowth.net/issues/landuse/tod/index.html)

<sup>4</sup> Betül Bretschneider; Remix City Nutzungsmischung: Ein Diskurs zu neuer Urbanität; , Peter Lang Verlag, 2007, S. 23

- In **Wien** ist der Pkw-Bestand zwischen 1991 und 2001 um ca. 85.000 (+ 15 %) auf ca. 640.000 Pkws gestiegen.
- Bis zum Jahr 2020 wird in Wien ein Pkw-Bestand von ca. 800.000 prognostiziert.<sup>5</sup>
- In den 10 Jahren zwischen 1991 und 2001 ist ein zusätzlicher Flächenbedarf von über 1.000.000 m<sup>2</sup> für ruhenden Verkehr zustande gekommen. Bis 2020 ist noch ein vielfacher Flächenbedarf zu erwarten.
- Durch die Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist die Zahl der Pkws anfänglich gesunken, dann aber wieder gestiegen.
- In den parkraumbewirtschafteten (inneren) Bezirken hat die Zahl der gemeldeten Pkws **trotz gesunkener Einwohnerzahlen** zugenommen. Die Zahl der Pkws in den Randgebieten Wiens (11., 21., 22. und 23. Bezirk) stieg stärker als in den inneren Bezirken.



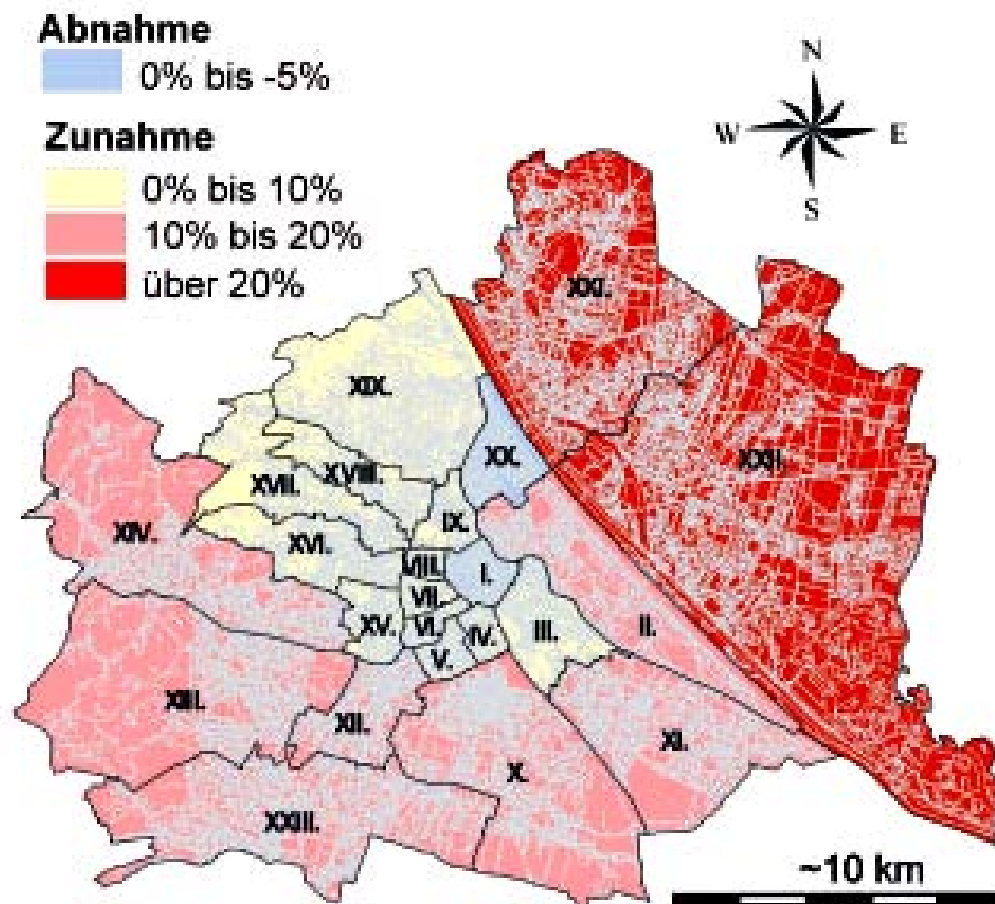
### 53. Veränderung der Einwohnerzahl und der Pkw-Anzahl zwischen 1991 und 2001 nach Bezirken (in Prozent)

Grafik: Masterplan Verkehr Wien 2003; Stadtentwicklung Wien, MA 18 basiert auf die Daten von Statistik Austria, 2002

- In den nutzungsgemischten, dicht bebauten Bezirken der inneren Stadt nutzen die StädterInnen intensiver die öffentlichen Verkehrsmittel als in den Randbezirken, die monofunktionale Wohngebiete und Industrie- und Gewerbeareale beherbergen.

<sup>5</sup> Q: Shell und Statistik Austria in ‚Masterplan Verkehr 2003‘, MA 18 Wien, S. 25

- In **Österreich** besitzen 76% aller Haushalte ein Auto. Während in ländlichen Gebieten 83% über einen Wagen verfügen, sind es in städtischen Regionen nur ca. 75 %.<sup>6</sup> Der Pkw-Bestand wird weiterhin zunehmen.



#### 54. Veränderung der Verteilung der Wohnbevölkerung (Siedlungsstruktur) in Wien auf Bezirksebene 2003 bis 2035

Mobilitäts-Szenarien, Initiative zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung im Raum Wien, Institut für Verkehrswesen, Universität für Bodenkultur, Wien, 2004

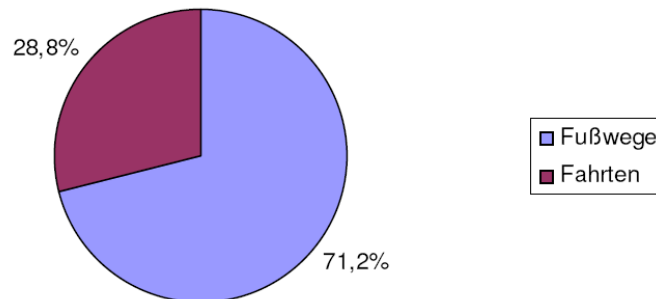
#### Analyse der VerkehrsteilnehmerInnen in Wien

Die folgenden Daten sind eigene Angaben der Stadt Wien zum Stadtverkehr:

- „Etwa **75% aller WienerInnen** unternehmen mindestens einen **Weg pro Tag**, der im Schnitt **5 km lang** ist; für alle Wege pro Tag

<sup>6</sup> <http://www.statistik.gv.at>; Mobilität der Haushalte 2004-2005

sind sie etwas mehr als eine Stunde unterwegs. Die Verkehrsarten des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, Öffentlicher Verkehr) haben im dicht bebauten, gut durchmischten Stadtgebiet wesentlich höhere Anteile als in den Bezirken am Stadtrand.



### 55. ‚Fußwege sind die Mehrheit aller Verkehrsbewegungen im öffentlichen Raum in Wien‘

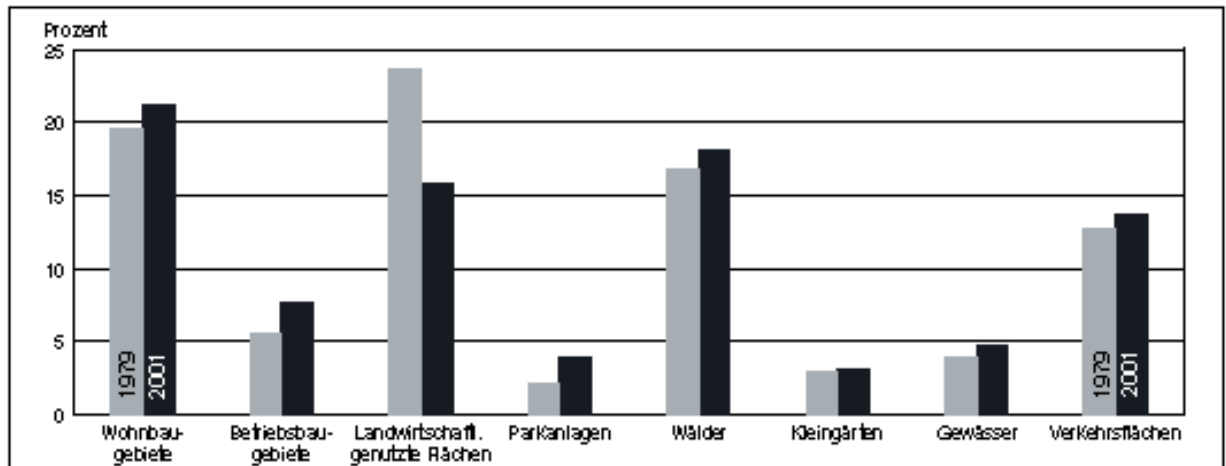
Q: Knoflacher; walk-space.at. 1995

- Von den **EinpendlerInnen** nach Wien nutzen **65%** den **motorisierten Individualverkehr** und nur **35%** die **Verkehrsmittel des Umweltverbundes**. Bei der Nutzung dieser Verkehrsarten erreichen Frauen 71%, Männer nur 56%. Das Verkehrsverhalten der Frauen ist dadurch erheblich umweltfreundlicher als das der Männer.
- Der **Arbeitspendlerverkehr** der erwerbstätigen WienerInnen umfasste im Jahr 2001 etwa **22%** aller Wege. Männer legen einen Arbeitsweg deutlich häufiger mit dem PKW zurück als Frauen. Umgekehrt nutzen Frauen bei ihren Arbeitswegen häufiger öffentliche Verkehrsmittel. Steigender Wohlstand und wirtschaftlicher Strukturwandel haben gemeinsam mit der zunehmenden Motorisierung ein dynamisches Wachstum der Arbeitswege über die Stadtgrenze hinaus zur Folge.
- Ca. **26%** der Wege der Wiener sind dem **Einkauf und privaten Erledigungen** zuzurechnen, wobei Frauen um ein Drittel mehr Wege im Versorgungsverkehr zurücklegen als Männer und in besonderem Maße die Verkehrsarten des Umweltverbundes benutzen.
- Für geschäftliche/dienstliche Erledigungen und für Begleitwege (**Abholen und Bringen**) werden jeweils **6%** der Wege aufgewendet. Hier werden auch die unterschiedlichen gesellschaftlichen Rollen von Frauen und Männern deutlich. Die Frauen haben einen doppelt so hohen Anteil bei den Verkehrsarten des Umweltverbundes wie die Männer.“<sup>7</sup>

<sup>7</sup> Auszug „Masterplan Verkehr Wien 2003“ MA 18- Stadtentwicklung Wien



- 2006 geschahen 5.328 Verkehrsunfälle in Wien; verletzt wurden 6.724 Personen und getötet wurden 33 Personen.<sup>8</sup>
- Ca. **14 %** des Wiener Stadtgebiets gehörten den Verkehrsflächen. Im Jahr 2003 betrug in Wien die Summe der Verkehrsflächen rund 5.735,3 Hektar, gegen über den **Bauflächen** mit rund **13.812,7** Hektar.<sup>9</sup>



<sup>8</sup> In der Realnutzungskartierung 1979 wurden die Nutzungsarten der Kartierung 2001 „Kultur-, Sport-, religiöse und öffentliche Einrichtungen“ nicht extra ausgewiesen und in die Summe der Bauflächen integriert, sowie die Nutzungsarten „Wiesen“ und „Sport- und Freizeitflächen“ in die Summe der Grünflächen integriert.  
 Quelle: 1979: MA 41 (Realnutzungskartierung 1979) und MA 18; 2001: MA 41 (Realnutzungskartierung 2001), MA 14 und MA 21A.

## 56. Das Wiener Stadtgebiet nach Nutzungsarten in Prozent 1979 und 2001

Q: Statistisches Jahrbuch Wien 2006, MA 41, MA 19, MA 14 und MA 21A

- Es gibt in der Stadtregion Wien (2001) 877.000 EinpendlerInnen (davon 23 % im Stadt-Umland) und 815.000 AuspendlerInnen (davon 32% im Stadt-Umland)<sup>10</sup>. Die Erwerbstätigen der Wiener Bezirke sind zu mehr als 80 % innerhalb der Wiener Stadtgrenzen tätig.

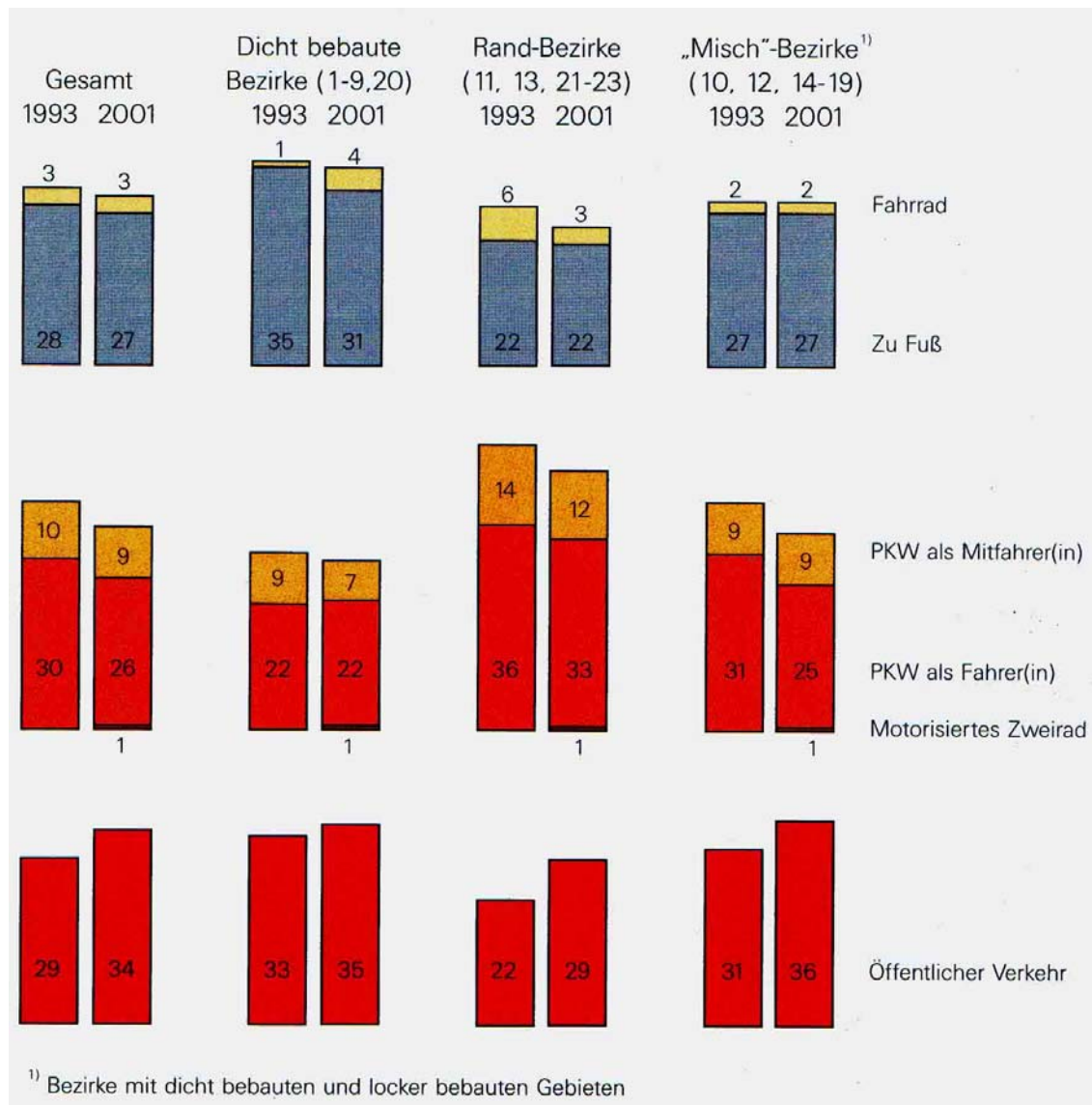
<sup>8</sup> Q: STATISTIK AUSTRIA, Statistik der Straßenverkehrsunfälle. Stand 2007

<sup>9</sup> Q: MA 41, [www.wien.gv.at/statistik/daten/pdf/nutzungsarten.pdf](http://www.wien.gv.at/statistik/daten/pdf/nutzungsarten.pdf)

<sup>10</sup> EinpendlerInnen: Erwerbstätige mit Arbeitsplatz in einer anderen Gemeinde bzw. einem anderen Bezirk als dem Wohnort.

AuspendlerInnen: BewohnerInnen einer Gemeinde, die aus der Wohngemeinde zu einem Arbeitsplatz in einer anderen Gemeinde bzw. einem anderen Bezirk pendeln.

Q: MA 18, Beiträge zur Stadtentwicklung Dezember, 2007



## 57. Verkehrsmittelwahl der WienerInnen nach Gebietstypen in Prozent

Q: Socialdata, Ergebnisse einer Mobilitätsstudie für Masterplan Verkehr 2003

### Verkehrsbezogene Ziele der Wiener Stadtplanung

Der Masterplan Verkehr 2003 der Magistratsabteilung für Stadtplanung (MA 18) gibt folgende Ziele für die öffentlichen Räume sowie Straßenräume der Stadt an:

„Die angestrebte Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs, des Fußgänger- und Radverkehrs bedeutet, dass die Um- und Ausbaumaßnahmen in den nächsten Jahren vorrangig in diese Richtung geplant und investiert werden müssen. Bei der Ergänzung und Erweiterung des höherrangigen Straßennetzes steht **die Entlastung bestehender Siedlungsgebiete im Vordergrund.**“

Das derzeit rund 700 km umfassende bestehende Hauptstraßennetz der Stadt Wien ist **nach den Kriterien des Kfz-Verkehrs ausgewiesen.** Eine neue Netzgliederung soll den verkehrspolitischen Zielen besser entsprechen

und klare Regeln für den Umgang mit Nutzungskonflikten im Straßenraum enthalten.

Neben der Neubewertung des Straßennetzes soll durch die ausgedehnte Schaffung von dauernden und temporären autoverkehrsreifen Zonen und großzügig dimensionierten **Gehsteigen** erlebbare **Qualität im öffentlichen Straßenraum** geschaffen werden. Möglichkeiten für **Treffpunkte, Sitzgelegenheiten** zum Ausrasten, aber auch kommerzialisierte Bereiche wie Schanigärten, führen zu einer positiven Belebung des Straßenbildes (wenn die erforderlichen Durchgangsbreiten freigehalten werden). Speziell für Kinder sind nicht nur optimale Spielplätze, sondern ist auch ein dichtes Angebot an sicheren und attraktiven **Spielmöglichkeiten** im öffentlichen Raum wichtig.

Da der knappe Raum im öffentlichen Straßennetz oft zu Konflikten zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und -teilnehmern führt, sind bei **Aus- und Umgestaltungsmaßnahmen** Prioritäten zu setzen.

Höchste Priorität besitzen die Mindeststandards für FußgängerInnen. Danach sind die Ansprüche des Öffentlichen Verkehrs zu berücksichtigen. An nächster Stelle stehen **Komfortverbesserungen für FußgängerInnen** über die Mindeststandards hinaus auch in jenen Straßen, die nicht zum Hauptnetz des Fußgängerverkehrs zählen.

Nach den Erfordernissen der FußgängerInnen und des öffentlichen Verkehrs sind die Mindeststandards für den **Radverkehr** im Hauptradverkehrsnetz anzuwenden, wie z. B. Radverkehrsanlagen in den Hauptstraßen, Mitbenützung von Busfahrstreifen, sichere Führung bei Straßenbahn- und Bushaltestellen, keine Umwegführungen über das Nebenstreckennetz.

An nächster Stelle folgt schließlich der Kfz-Fließverkehr, er hat Priorität vor dem **ruhenden Verkehr** im MIV-Hauptstraßennetz. Eine Änderung der Prioritäten ist immer dann möglich, wenn wichtige Gründe vorliegen (z.B. besondere Erfordernisse für den Wirtschaftsverkehr).<sup>11</sup>

## **Verkehr in den gründerzeitlichen Stadtteilen**

Die umweltschonenden Verkehrsarten wie Fahrrad, Fuß-Verkehr und öffentlicher Verkehr haben in dicht bebauten undutzungsgemischten inneren Bezirken einen höheren Anteil. Dagegen haben die Randbezirke der Stadt, die im Vergleich weniger Dichte und ein weniger intensives öffentliches Verkehrsnetz aufweisen, einen höheren Anteil an PKW-Verkehr.

Die Wege zu einem umweltfreundlichen, weniger Pkw-abhängigen Stadt-Verkehr sind vielschichtig:

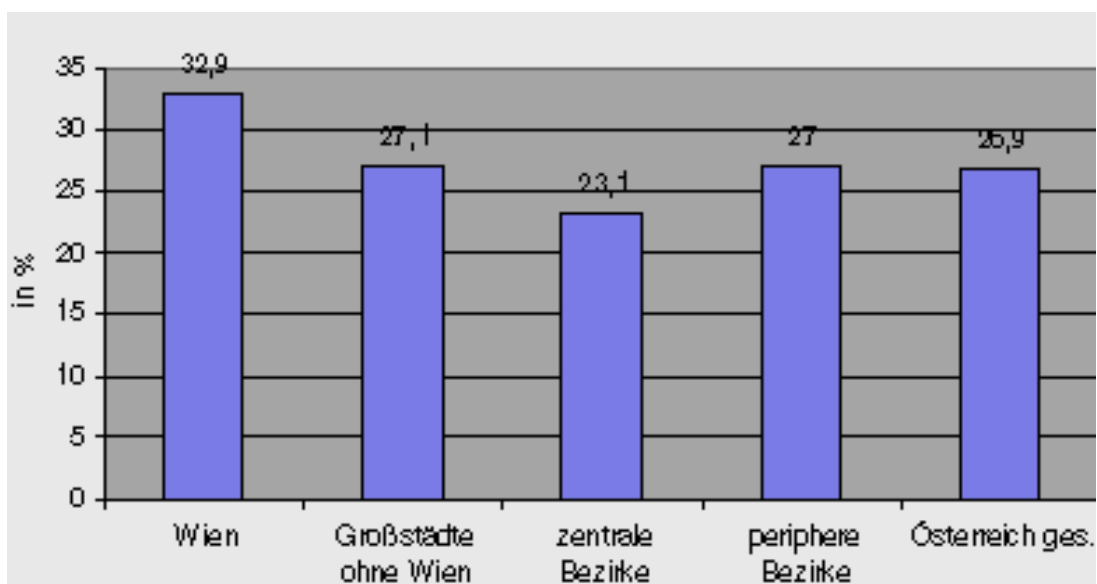
- kürzere Wege zwischen den Stadtfunktionen (Arbeiten, Wohnen, Versorgen usw.),
- bessere Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel,
- bessere Verkehrskonditionen für RadfahrerInnen,

---

<sup>11</sup> <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/verkehrsmasterplan/straßennetz.htm>

- kostenpflichtige Pkw-Parkplätze auf den Straßen,
- Attraktive Wege für FußgeherInnen,
- Freizeitangebote und Umweltqualitäten in der Stadt
- Bewusstseinsbildung der StädterInnen für Verkehrsemissionen und Folgen.

Die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen zeigen unterschiedliches Mobilitätsverhalten. Der (Auto-)Mobilisierungsgrad unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen mit unterschiedlicher Wohnortauswahl und unterschiedlichen Fortbewegungsgewohnheiten spiegelt ihre Fortbewegungsart. Haushalte von jüngeren oder älteren BewohnerInnen, Singles und solche mit Migrationshintergrund, die häufiger in den zentralen gründerzeitlichen Gebieten wohnen, verfügen in der Regel über ein geringeres Einkommen: Die Anschaffung eines eigenen Pkws sprengt z.T. ihren finanziellen Rahmen. Außerdem sind sie weniger auf den Pkw angewiesen, weil sie in den innerstädtischen Gebieten wohnen.



### 58. Fußgeheranteil (in Prozent) nach Gebieten

Q: Herry (1999) in Daten & Fakten zum Fußgeher in Österreich, walk-space.at

Diese sozialen Gruppen existieren synergetisch mit der städtischen Infrastruktur und Nahversorgung – ihre Einkaufs- und Freizeitgewohnheiten ermöglichen ihnen ohne Pkw auszukommen.

### Wachsender Stadtverkehr durch Tourismus

In den letzten Jahren, nach der Öffnung der Ost- und Nordgrenzen, hat der Wiener Verkehr neben zunehmender Zuwanderung aus den benachbarten

Ländern auch wegen des Tourismus zugenommen. So kamen 2003 von 3,3 Millionen TouristInnen rund 29 % mit eigenem Fahrzeug.<sup>12</sup>

Das ergibt ca. 1.000.000 zusätzliche Pkws pro Jahr in der Stadt, die räumliche und zeitliche Spitzenwerte, Belastungen, und Probleme verursachen.

Eine Besonderheit des Wiener Stadttourismus ist, dass Wien (noch) ein regionales Einkaufseinzugsgebiet für die östlichen und nördlichen Nachbarländer ist. Die bekannte Konkurrenz zwischen Wien und den Umlandgemeinden um Shoppingzentren (insb. die Shopping City Süd) brachte diesbezüglich - neben der fortschreitenden Filialisierung der Handelsbetriebe - einen großen Druck, um neue Lösungen für den ruhenden Verkehr um die innerstädtischen shopping malls und Einkaufsstraßen herum zu finden.

Auf der anderen Seite änderte das bekannte Phänomen **„des Geschäftsterbens“** zunehmend die Gesichter der meisten traditionellen Geschäftsstraßen bzw. Nebengeschäftsstraßen. In den letzten Jahren wurde versucht, die Situation der großen Wiener Einkaufsstraßen für den Einkaufstourismus zu verbessern. Dazu gehörte der Bau von Volksgaragen in der Nähe der Einkaufsstraßen.

Die Frage ist, ob die dicht bebauten Stadtgebiete den Verkehr des Einkaufstourismus aufnehmen können oder ob das Einkaufen in der Stadt andere Anreize haben soll. Weltweit werden Programme entwickelt, um die Straßenräume attraktiver zu machen und den Verkehr zu beruhigen, um die städtischen Einkaufszonen lebendig zu halten. Dazu gehören auch kleine Geschäftseinheiten, die sich dem verkehrsberuhigten Straßenraum öffnen sowie die Räume zum Verweilen, Treffen und Anschauen.

### **Handlungsstrategien der Stadt Wien für Verkehrsprobleme**

Die Stadt Wien versucht weiterhin im Rahmen der Zielsetzungen mit (neuen) Maßnahmen zu agieren. Neben den Verlängerungen der bestehenden U-Bahnlinien, dem Ausbau der Fahrradnetze und der Erweiterung der zeitlichen und räumlichen Umsetzungsbereiche der Parkraumbewirtschaftung standen in den letzten Jahren die so genannten Volksgaragen im Mittelpunkt.

Die gezielten Maßnahmen der Verkehrsplanung Wiens richten sich maßgeblich auf die Platzschaffung für ruhenden Verkehr. Das Problem ist, dass die Zahl der Pkws explosionsartig steigt.

Wie lange wird es noch möglich sein, in den innerstädtischen Gebieten die Pkws der BewohnerInnen unterzubringen? Wie lange kann das noch volkswirtschaftlich und umwelttechnisch vertretbar sein? Oder ist es heute noch vertretbar?

Die Maßnahmen für den Rad- und Fußverkehr bleiben dagegen weniger konkret. Gerade in diesem Bereich könnte noch viel gemacht werden. Dafür wären mehrere (kleine) Maßnahmen zu untersuchen und dann umzusetzen. Sie kosten in der Regel wenig, dafür könnten sie sehr wirksam sein.

---

<sup>12</sup> <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/verkehrsmasterplan>

Die Dezentralisierung des Stadtbudgets verursacht einen unterschiedlichen Umgang mit diesen Verkehrsbereichen, insb. mit dem Radverkehr. Die Bezirkspolitik bestimmt, wo die Schwerpunkte liegen sollen. So zeigt die Praxis unterschiedliche Qualitätsniveaus bei den Zielumsetzungen der Wiener Stadtplanung.

### **Volksgaragen, wie?**

Die meisten Wiener Bürgerinitiativen der letzten Jahre sind wegen der unter den wenigen grünen/offenen Plätzen geplanten Parkgaragen oder den so genannten ‚Volksgaragen‘ entstanden.<sup>13</sup>

Die ursprünglichen Ziele der Volksgaragen wurden von der Stadt Wien im Jahr 1999 wie folgt beschrieben: „Die ausgewählten Standorte müssen durch einen besonders hohen Stellplatzmangel für die Wohnbevölkerung, überlagert durch besondere Bedürfnisse für den Besuchs- und Kundenverkehr gekennzeichnet sein. Das Programm soll daher sowohl der Aufwertung von Wohngebieten als auch der Attraktivierung von traditionellen Geschäftsstraßen dienen. Darüber hinaus soll es auch einen Lösungsansatz für punktuelle Schwierigkeiten bei besonderen touristischen Anziehungspunkten liefern. Park & Ride-Anlagen sind mit diesem Programm nicht erfasst.“<sup>14</sup>.

Im Jahr 2002 wurde eine zweite Fassung ausgearbeitet, in der die Kriterien zur Standortauswahl für die Volksgaragen genauer formuliert worden sind. Danach sollte der öffentliche Straßenraum einen mehr als 100% Stellplatzmangel aufweisen. „Auf die Attraktivierung von traditionellen Geschäftsstraßen wurde nicht mehr hingewiesen.“<sup>15</sup>

---

<sup>13</sup> [wien.orf.at/stories/146955/](http://wien.orf.at/stories/146955/)

<sup>14</sup> Als Grundlage des Volksgaragenbaus in Wien war das "Wienweite Sonderprogramm zur Garagenförderung" aus dem Jahr 1999 anzusehen. Die jeweilige Förderung erfolgt in Form eines zinsfreien Darlehens mit einer Laufzeit von maximal 40 Jahren und einem tilgungsfreien Zeitraum von fünf Jahren ab Inbetriebnahme der Garage, wobei die Förderhöhe je Stellplatz mit rd. 21.800.-EUR limitiert ist. Die Mittel dafür stammen aus der zweckgebundenen Parkometerabgabe. Im Juni 2005 waren zwölf Volksgaragen-Projekte fertig gestellt, sieben verfügten über eine Darlehenszusage oder waren in Bau und neun weitere Projekte befanden sich im Planungsstadium.

Q: [www.kontrollamt.wien.at/berichte/2005/lang/1-01-KA-I-K-17-4.pdf](http://www.kontrollamt.wien.at/berichte/2005/lang/1-01-KA-I-K-17-4.pdf)

<sup>15</sup> ebenda

## Praxisbeispiele zu umweltfreundlichen Verkehrsmaßnahmen

In **Deutschland** ermöglichten die entsprechenden Änderungen in den Bauordnungen eine differenzierte Betrachtung des Stellplatzbedarfs und damit autofreie Wohnprojekte, wie in dem folgenden Ausschnitt aus der Bauordnung des Landes **Nordrhein Westfalen**:

„Die Gemeinde kann für abgegrenzte Teile des Gemeindegebietes oder bestimmte Fälle durch Satzung bestimmen, dass [...] die Herstellung von Stellplätzen oder Garagen untersagt oder eingeschränkt wird, soweit Gründe des Verkehrs, insbesondere die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln, städtebauliche Gründe oder der Schutz von Kindern dies rechtfertigen.“<sup>16</sup>

Ein weiterer Teil der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen § 51 (9) zu Stellplätzen, Garagen, Abstellplätzen für Fahrräder, ermöglicht es gegebenenfalls, neue Dachgeschosswohnungen ohne Stellplatzpflicht zu bauen:

„Werden in einem Gebäude, das vor dem 1. Januar 1993 fertiggestellt war, Wohnungen durch Ausbau des Dachgeschosses geschaffen, so brauchen notwendige Stellplätze und Garagen entsprechend Absatz 2 nicht hergestellt zu werden, soweit dies auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist.“

Eine Sammlung rechtlicher Regelungen zur autofreien Stadtplanung in deutschen Städten wie die öffentlich-rechtliche sowie privat-rechtliche Sicherung durch Bebauungspläne, Vertragsgestaltung und Verzichtserklärung wurde auf der Homepage von „Wohnen plus Mobilität“ (ein Informationsnetzwerk in Nordrhein Westfalen) veröffentlicht.

Die Gründe für eine **autofreie** bzw. **autoreduzierte Stadt** sind vielfältig. Die planerischen Vorgaben für ein autofreies Wohnprojekt waren am Beispiel **München-Riem** u.a.:

- Schaffung einer herausragenden Wohnqualität,
- Stärkung der Aufenthaltsfunktion des Straßenraumes,
- Verhinderung von messebedingtem Fremdverkehr,
- Reduzierung der durch die öffentliche Erschließung und durch Parkieranlagen versiegelten Flächen,
- Transparenz und Trennung der Finanzierung von Wohnungs- und Stellplatzbau,
- Minderung des motorisierten Individualverkehrs und der damit verbundenen negativen Auswirkung (Lärm, Abgase),
- Erhöhung der Verkehrssicherheit (insbesondere für Fußgänger und Radfahrer) und Verkehrssicherheit für Kinder.

Die Sicherung der Autofreiheit durch **soziale Kontrolle** ist entscheidend für das dauerhafte Gelingen autofreier Wohnformen. Durch ein

---

<sup>16</sup> Bauordnung Nordrhein Westfalen (BauO NW) vom 1. März 2000 in § 51 (4)

nachbarschaftliches Miteinander regeln die Bewohner nötige Abweichungen von den Vereinbarungen untereinander.

Im **Münster** (Gartensiedlung Weißenburg) wurde extra eine Schiedsstelle eingerichtet, mit Vertretern aus der Bewohnerschaft und dem Wohnungsunternehmen um die Ausnahmeregelungen (beruflich) und Härtefälle (gesundheitlich) für einen dauerhaften oder zeitlich begrenzten Autobesitz zu überprüfen. Erst wenn hier keine Lösungen gefunden werden, erfolgt eine gerichtliche Durchsetzung.<sup>17</sup>

Die **Schweizer Praxis** zur Verkehrsplanung weist eine Reihe verkehrsberuhigender Maßnahmen auf. Sie sind zwar auf unterschiedlichen Ebenen umgesetzt, wirken aber komplementär zu Gunsten der BewohnerInnen, die - ohne Pkw - die öffentlichen Räume der Stadt nutzen.



59. Straßenbild, Basel

**Basel**, die drei Länder übergreifende Stadt mit großem Einzugsgebiet hat einige beispielhafte Strategien zum Stadtverkehr entwickelt. Diese sind stufenweise realisierbar, meist kleine Eingriffe in die Gestaltung, Piktographie und Vernetzung. Ein Umdenken der Prioritäten für die einzelnen VerkehrsteilnehmerInnen ist die Basisstrategie. Zu-Fußgehende und Radfahrende, Motorräder und Taxis werden neben dem Straßenbahn-Netz bevorzugt behandelt. Der Pendlerverkehr wird so stark wie möglich reduziert. Es werden sogar die GrenzgängerInnen (zwischen Deutschland und der Schweiz) von der nahliegenden Straßenbahnstation bis zur Grenze

---

<sup>17</sup> [www.wohnen-plus-mobilitaet.new.de](http://www.wohnen-plus-mobilitaet.new.de)



(gelegentlich bis zum Haustor in Deutschland) mit kostenlosen Sammeltaxis transportiert, um den Individualverkehr nicht ins Land zu lassen. Die volkswirtschaftlichen Kosten des Pendlerverkehrs liegen sicherlich höher als diese Service-Leistungen.

Hier eine Übersicht über einige der verkehrsberuhigenden Maßnahmen der Stadt Basel zu Gunsten der FußgängerInnen und RadfahrerInnen:

**Kombitickets** für Parkhaus und Tram sind in den Parkhäusern und an den Bahnhöfen im Stadtzentrum zu kaufen. So wird mit einem Ticket das Parken in der Parkgarage und das Fahren mit der Straßenbahn möglich.

**Tempo 30-Zonen** in Wohnquartieren sind bereits in fast allen Wohnquartieren umgesetzt.<sup>18</sup>

**Fußgängerzonen**, die in weiten Teilen der Innenstadt Basels bestehen, sind nachmittags vorwiegend dem Fußverkehr und teilweise auch dem Fahrradverkehr vorbehalten. Sie sind– unter bestimmten Voraussetzungen für den Radverkehr offen.

**Fuß- und Wanderwege** ermöglichen dem Fußverkehr in der Stadt und auf dem Land ein attraktives, sicheres Vorwärtskommen. Es existieren speziell signalisierte touristische und historische Rundgänge.<sup>19</sup>

**Begegnungszonen** (früher auch "Wohnstraßen" und "Spielstraßen" genannt) wurden häufig auf den Nebenstraßen bzw. den kurzen Straßen zwischen den Wohnblöcken eingerichtet. Für die Errichtung von Begegnungszonen muss eine Mehrheit der AnrainerInnen und LiegenschaftseigentümerInnen damit einverstanden sein. Die Standorte der Begegnungszonen werden zusammen mit den lokalen Bürgerinitiativen festgelegt. In der Begegnungszone wird den FußgängerInnen die Verkehrsfläche für Spiel und Sport, zum Einkaufen und Flanieren oder als Begegnungsstätte zur Verfügung gestellt.<sup>20</sup>

In der Begegnungszone herrschen folgende Regeln:

- Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h,
- Hier haben FußgängerInnen gegenüber dem Fahrzeugverkehr Vortritt,
- FußgängerInnen können jederzeit und überall die Fahrbahn queren, dürfen jedoch die Fahrzeuge nicht unnötig behindern,
- Das Parkieren ist nur an den durch Signale oder Markierungen gekennzeichneten Stellen erlaubt.

Nach den eigenen Angaben der Verkehrsplanungsbehörden in Basel ist eine Straße dann als Begegnungszone geeignet:

- „wenn sie über wenig Verkehr verfügt,

---

<sup>18</sup> [www.bs.ch/verkehr.htm](http://www.bs.ch/verkehr.htm)

<sup>19</sup> [www.bs.ch/verkehr.htm](http://www.bs.ch/verkehr.htm)

<sup>20</sup> Praxisbeispiel, Zonen mit Tempobeschränkung; Mobilservice Plattform für zukunftsorientierte Mobilität, 2004/2006

- keinen nennenswerten Durchgangsverkehr und keinen Öffentlichen Verkehr enthält,
- in der Tempo 30 Zone liegt,
- das Wohnumfeld eher dicht bebaut ist und
- eine Anwohnerschaft hat, die sich gerne draußen, vor der Haustüre aufhält.“<sup>21</sup>



60. Begegnungszone als Spielstraße



61. Verkehrstafel für Begegnungszone und für Sackgasse, Schweiz

Fotos: Basel Stadt Q: [www.bd.bs.ch/hpa](http://www.bd.bs.ch/hpa)

Der **Unterschied zu den österreichischen Wohnstraßen** ist, dass in der Begegnungszone Fahrzeuge nicht verboten sind, sondern im Schritttempo

<sup>21</sup> Verkehr in Basel Nord; Stadtentwicklung Basel Nord, Baudepartment des Kantons Basel-Stadt, 2007

fahren dürfen. Diese Art der Regulierung ermöglichte eine breitere Durchsetzbarkeit, weil dadurch alle StraßennutzerInnen eine adäquate Bewegungsmöglichkeit bekommen.

Eine Wohnstraße in Österreich gemäß § 76b der StVO sieht Folgendes vor:  
„In Wohnstraßen ist der Fahrzeugverkehr verboten, jedoch mit folgenden Ausnahmen:

- Fahrradverkehr (darf in Wohnstraßen auch gegen die Einbahn fahren)
- Fahrzeuge des Straßendienstes und der Müllabfuhr
- Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens

In Wohnstraßen ist das Betreten der Fahrbahn und das Spielen gestattet. Der erlaubte Fahrzeugverkehr darf aber nicht mutwillig behindert werden. Lenkerinnen und Lenker von Fahrzeugen dürfen in Wohnstraßen Fußgängerinnen und Fußgänger beziehungsweise Radfahrerinnen und Radfahrer nicht behindern oder gefährden. Sie dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. In Wohnstraßen darf nur an den dafür gekennzeichneten (abmarkierten) Stellen geparkt werden.“<sup>22</sup>

Allerdings sind die Wohnstraßen in der Regel nicht für das Spielen geeignet. Die Gestaltungsmerkmale der Wohnstraßen signalisieren in vielen Fällen eine eindeutige Zugehörigkeit zum motorisierten Verkehr. Wenn die Oberflächen und Materialsprache sich nicht von den restlichen Straßenräume unterscheiden, so haben die FußgängerInnen zwar wesentliche Bewegungsfreiheiten, aber noch nicht die öffentlichen Räume, um sich dort aufzuhalten. Die Entwicklungsmöglichkeiten der Erdgeschosszone bleiben angesichts der dicht parkenden Pkw-Reihen auch in solchen Wohnstraßen gering.

Die Gesamtlänge der Wohnstraßen in Wien betrug im Jahr 1983 nur 630 m. Bis zum Jahr 2006 stieg die Gesamtlänge der Wiener Wohnstraßen auf 30.000m. Die höchste Gesamtlänge an Wohnstraßen haben der 11. und 12. Wiener Gemeindebezirk.<sup>23</sup>



**62. Verkehrstafel für Wohnstraße, eine Wohnstraße: Erlafstraße im Stuwerviertel: Spielen gestattet?**

<sup>22</sup> [www.wien.gv.at/verkehr/sicherheit/wstr.htm#gesetz1](http://www.wien.gv.at/verkehr/sicherheit/wstr.htm#gesetz1)

<sup>23</sup> [www.wien.gv.at/verkehr/sicherheit](http://www.wien.gv.at/verkehr/sicherheit)

## Ein transnationales EU-Projekt: Shared Space

Ein EU-Forschungsprojekt zum Verkehr ist hier unbedingt zu erwähnen, weil es sich auch mit der Gleichberechtigung der NutzerInnen des öffentlichen Raumes beschäftigt: Shared Space<sup>24</sup>, der s.g. gemeinsam genutzte Raum, zeigt neue Wege in der Raumplanungspolitik, die bis heute weitgehend von verkehrsfreundlichen Prioritäten beeinflusst war und ist. Shared Space setzt auf Integration aller VerkehrsteilnehmerInnen und anderer NutzerInnen und Nutzungen. Die knappen öffentlichen Räume der Städte sollen nicht nur dem Verkehrsfluss dienen, sondern auch zum Verweilen; Verbleib und Verkehr, zwei widersprüchliche Ansprüche an Straßenräume, die hauptsächlich die öffentlichen Räume der Stadt bilden.

Die Lebensqualität der Menschen soll erhöht werden, ohne den motorisierten Verkehr zu vertreiben. Das Projekt läuft bis 2008 an Hand von sieben Experimenten die von Expertenteams betreut werden. Die Ergebnisse des Projektes sollen neue Wege öffnen.

Im Rahmen dieses Projektes wird versucht, den innerstädtischen Verkehr mit neuen Methoden menschenfreundlich zu regeln. Der Mensch-zu-Fuß soll wieder als gleichberechtigt Teilhabender in den öffentlichen Räumen der Stadt existieren können. Dieses Konzept, das von dem Verkehrswissenschaftler Hans Monderman entwickelt wurde, wurde bereits in einigen Städten Europas (u.a. in Belgien, den Niederlanden und England) umgesetzt und erforscht.

Die Prinzipien der Weggestaltung beruhen nach einer anfänglichen Entscheidung über die Nutzungspriorität (Menschen- oder Verkehrsraum) auf partizipativem Entwerfen mit der Bevölkerung in Zusammenarbeit aller Disziplinen und Behörden.



### 63. „Der öffentliche Raum wurde zur Domäne der Verkehrsplaner“

Q: Shared Space; Raum für alle, Neue Perspektiven zur Raumentwicklung

---

<sup>24</sup> [www.shared-space.org](http://www.shared-space.org)

## **Schlussfolgerung**

Die Erfahrungen der letzten Jahre in der Schweiz zeigen, dass Begegnungszonen in vielen innerstädtischen Stadtgebieten gut umsetzbar sind. Ein Stadtpaziergang in innerstädtischen Wohngebieten in Basel führt über zahlreiche Begegnungszonen.

Die oben behandelten Maßnahmen aus der Schweiz zur Verbesserung des Fußgänger-Verkehrs zeigen uns, dass nur allgemein gehaltene Zielsetzungen einer Stadtverwaltung nicht ausreichen, sondern (mehrere) neue Wege untersucht und in die Praxis umgesetzt werden müssen.

Die dafür notwendigen Forschungen und Entwicklungen für kleinteilige - viertel-/blockbezogene - Maßnahmen können konkrete und maßgeschneiderte Lösungsansätze ermöglichen. Es sollten auch Maßnahmen untersucht werden, die ohne viel Kosten Verbesserungen erzielen können.

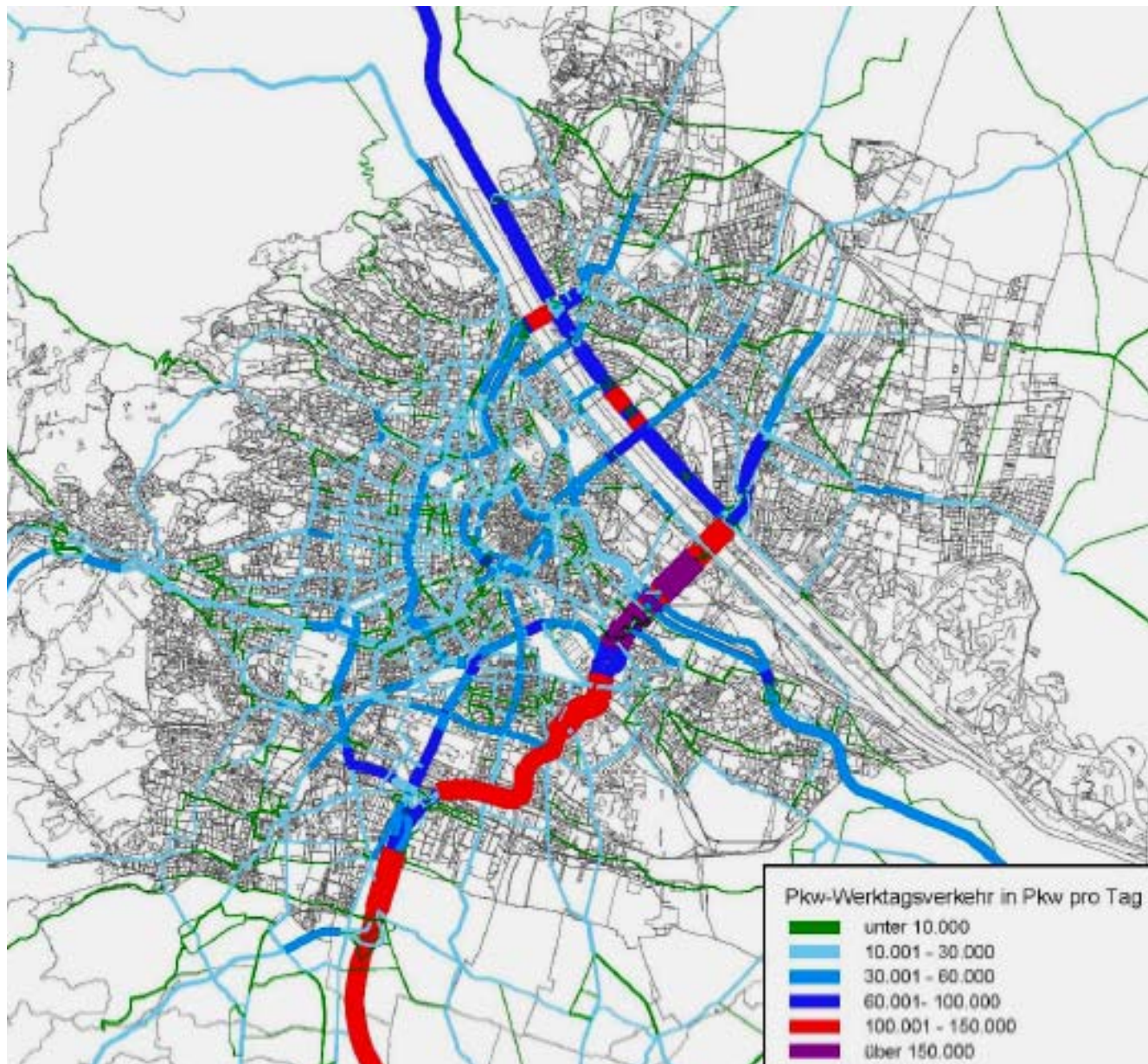
Außerdem müssen die Beteiligten der Planungsprozesse an der rechtlichen Absicherung für die Umsetzung dieser Maßnahmen aktiv mitwirken.

Die Verkehrsberuhigung in der Stadt sollte auf keinen Fall als parteipolitische Angelegenheit gesehen werden. Die Bewusstseinsbildung der StädterInnen für ein umweltfreundliches Verkehrsverhalten ist unumgänglich, reicht jedoch allein nicht. Zudem müssten sich PlanerInnen und politisch Entscheidungstragende kompetent mit dem Thema beschäftigen.

In den letzten Jahren - nach der Dezentralisierung des Stadtbudgets in Wien - wurden die Ziele der Stadtplanung bezirksweise unterschiedlich befriedigend umgesetzt. Grund dafür ist nicht nur die finanziellen Rahmen, sondern vielmehr, wie die politischen Prioritäten gesetzt worden sind.

## Verkehrssituation im Stuwerviertel

Das Stuwerviertel liegt in der Nähe einer der stärksten Verkehrsadern in Wien, der Lasallestraße. 30.000 bis 60.000 Pkws durchlaufen diese an Werktagen und produzieren eine Lärmemission von 70-75 dB am Tag.<sup>25</sup>



### 64. PKW-Werktagsverkehr, Bestand 2003

Q : (Sammer et al., 2004b) „Wien kann an der Spitze bleiben: Eine verkehrsvermeidende Stadtentwicklung und Raumordnung“; Knoflacher, Schopf, Macoun; TU Wien

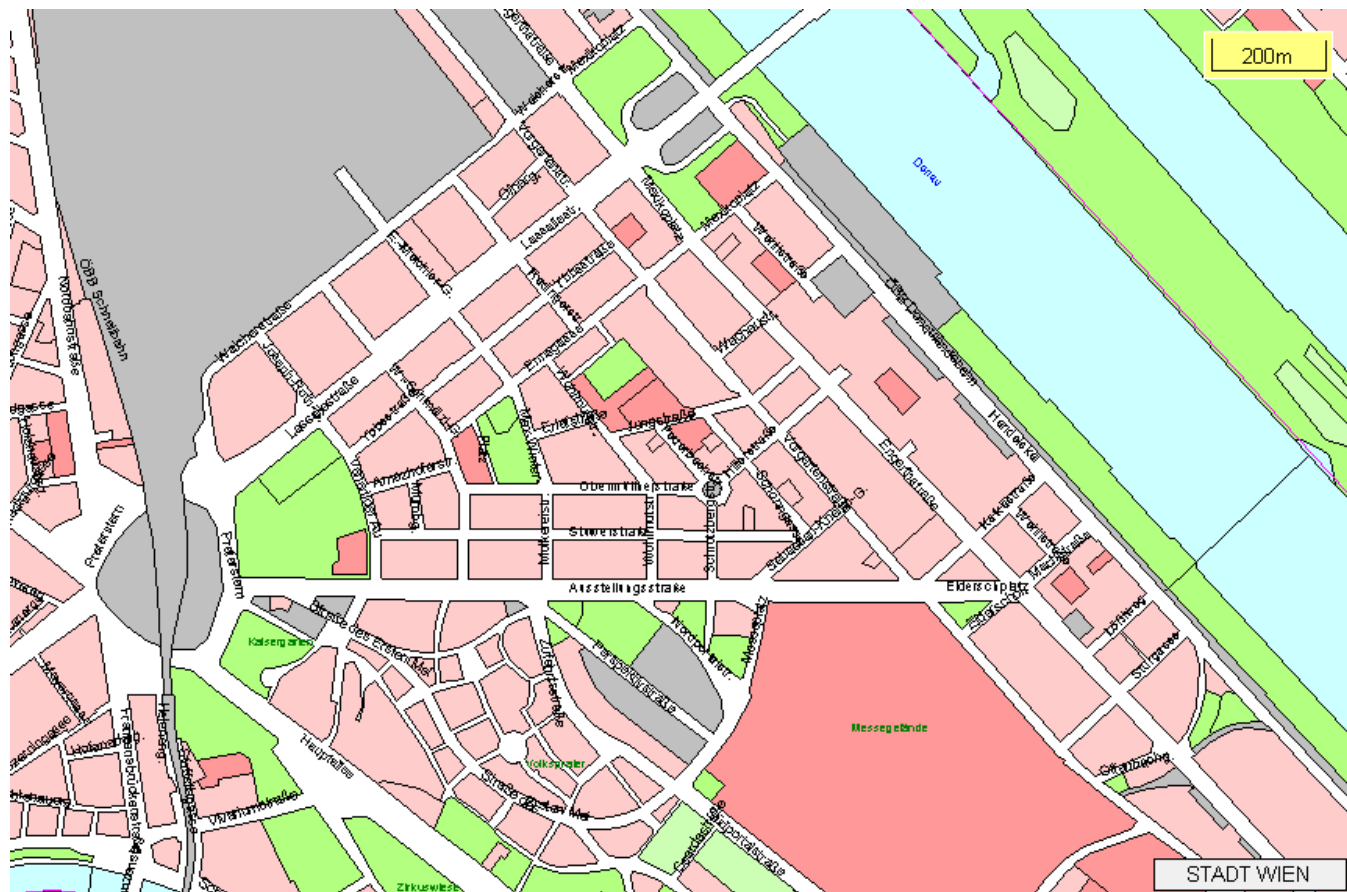
Die Verlängerung der U2 wird das Viertel, welches ohnehin durch die U-Bahnlinie U1 von Norden gut erschlossen ist, auch von der südlichen Seite erschließen.

---

<sup>25</sup> Straßenlärmimmissionskataster (SLIM) der Stadt Wien, Stand 2007

Der neue Nordbahnhof als Verkehrsknotenpunkt zwischen städtischem U-Bahn- und regionalem Schnellbahn-Netz wird einerseits die BewohnerInnen des Stadtteils mehr als bislang für die öffentlichen Verkehrsmittel motivieren, andererseits neuen Fremdverkehr (Park&Ride) heranziehen, wenn dieser nicht vorher abgefangen wird und Straßenparken für ‚Nicht-AnrainerInnen‘ so leicht bleibt wie heute.

Im Süden liegt zwischen dem Wurstelprater und dem Stuwerviertel die Ausstellungsstraße, die mit Vorgärten am gesamten Straßenzug eine lockere Bebauungsstruktur aufweist.



### 65. Das Stuwerviertel als Insel zwischen Donau, Prater, Praterstern und Lasallestraße

Die Vorgartenstraße liegt im Nordosten des Viertels zwischen dem Neuentwicklungsgebiet Wilhelm Kaserne und dem Stuwerviertel. Dieser Straßenzug ist von grünen Vorgärten geprägt, dient aber auch dem Durchzugsverkehr.

Der angrenzende Wurstelprater bekommt einen neuen ‚Eingang‘ in nachgeahmtem ‚Alt-Wien‘-Stil. Die Projektentwickler übernahmen die Methoden der US-amerikanischen Entertainment Architektur: Der geplante und gerade in Bau befindliche Gebäudekomplex löste in den vergangenen Monaten kritische Diskussionen aus. Die künftigen Einflüsse des Vorhabens auf das Stuwerviertel bleiben außer Diskussion.



## 66. Luftbild des Stuwerviertels

Q: [www.wine.gv.at/stadtplan/](http://www.wine.gv.at/stadtplan/)

Das Stuwerviertel hat fast durchgehend größere Straßenbreiten (mit 18,96 m), mit Ausnahme der Schöngasse (mit 15,17 m) oder der nördlichen Teile von Wohlmutterstraße und Jungstraße, die die Baublock des Bundesgymnasiums und Kindstagesheimes umgeben. Im Vergleich dazu betragen die Straßenbreiten am Westgürtel meistens nur rund 15 m.

Diese Eigenschaft ergibt ein höheres Verbesserungspotenzial bei Maßnahmen für die Straßenräume, die ja bereits als Allee-Straßen angelegt sind.

### **Fremdverkehr' aus den angrenzenden Nachbarschaften des Stuwerviertels**

Neben den umfassenden Verkehrslösungen für das gesamte Stadtgebiet, muss es auch Planungslösungen für Mikro-Verkehr-Strukturen geben, die auf die unterschiedlichen Bedürfnisse einzelner Grätzels zugeschnitten sind.

Jedes Viertel soll als in sich abgeschlossener Baustein der Stadt funktionieren und verkehrstechnisch sich selbst versorgen. Das Viertel, als Teil eines Patchworks, soll möglichst minimale zusätzliche Belastungen aus



angrenzenden Gebieten, wie Fremdparken, Suchverkehr oder Einkaufsverkehr bekommen...

Das Pilotgebiet dieser Studie, das Stuwerviertel, ist gerade von parkplatzsuchenden PraterbesucherInnen betroffen. Das Gebiet ist – neuerdings reduzierter Weise - auch vom Suchverkehr der illegalen Prostitution und nur zum Teil von den EinkäuferInnen (samstagsvormittags) belastet.

Trotzdem gibt es um den Max-Winter-Platz und in einigen Gassen wie der Stuerstraße noch genügend freie Parkplätze.<sup>26</sup> Es gibt in den Abendstunden genügend leerstehende Parkplätze in den Straßen des Viertels; ihre Zahl sinkt dann ab 22.00 h. (Parkraumbewirtschaftung). Insbesondere die Fachhochschule wirkt als Verkehrzielpunkt bis in die Abendstunden, nur innerhalb der Semesterzeiten. Der Leerstand von Parkplätzen nimmt in den Sommermonaten stark zu.

Die Betonbarrieren des Stuwerviertels, die Straßensperren, die gegen das Im-Kreis-Fahren des Prostitutionsverkehrs aufgestellt sind, sehen zwar gestalterisch nicht gut aus, sie bilden jedoch ein Sackgassensystem (cul-de-sac) wie in den verkehrsberuhigten Siedlungsmodellen.



## 67. Parkplatzsituation im Stuwerviertel

---

<sup>26</sup> Q: Eigene Zählungen zu unterschiedlichen Jahres- und Tageszeiten im Stuwerviertel, 2006-2007

Grundsätzlich fahren nur die AnrainerInnen in das Sackgassennetz des Stuwerviertels, weil sie den Weg genau kennen, um ihre Wohn- oder Arbeitsorte zu erreichen.

Durch das Gebiet Stuwerviertel durchzufahren, ist meist sehr kompliziert und zeitaufwendig. So meiden die AutofahrerInnen das Gebiet, wenn es nicht unbedingt notwendig ist. Dadurch entfällt automatisch ein Großteil des Suchverkehrs.



**68. Eine Straßenbarriere im Stuwerviertel**

Es ist zu erwarten, dass künftig die Parkenden des Pendlerverkehrs um den Nordbahnhof einen Suchverkehr im Stuwerviertel verursachen werden, wenn nicht spezielle Maßnahmen getroffen werden.

Um die Lebensqualität des Viertels aufrecht zu halten bzw. zu verbessern, müssten die wesentlichen Änderungen rund um das Viertel gut analysiert werden, um die richtigen Maßnahmen zu treffen.

Das angrenzende neue Wohn- und Büro-Siedlungsgebiet „**Wilhelm-Kaserne**“, ein über 28.000 Quadratmeter großes Areal entlang der Vorgartenstraße, Hillerstraße und Engerthstraße, wird einerseits mehr Verkehr verursachen; andererseits wird im Zuge der Neubautätigkeit eine große Zahl von Garagen-Parkplätzen errichtet, die von den BauträgerInnen angeboten werden.

Diese Garagenplätze, die mit öffentlichen Förderungsgeldern subventioniert werden, werden voraussichtlich nicht ausgelastet sein, wenn ausreichende Parkmöglichkeiten auf den Straßen innerhalb von ca. 500 m im Umkreis vorhanden sind (Die Parkmöglichkeiten auf den Straßen im Stuwerviertel sehen im Moment sehr gut aus). Das wird im Viertel einen Suchverkehr auslösen, weil die Pkw-BesitzerInnen damit nicht gezwungen sind, für einen Parkplatz in der Garage zu zahlen.

Die Praxisbeispiele in vergleichbaren europäischen Städten zeigen eine ähnliche Verhaltensweise der AutobesitzerInnen. Bevor man einen

Parkplatz in einer Garage mietet, sucht man - so lange es geht - auf der Straße sein Glück.

Statistisch gesehen, fallen die Zahlen des Suchverkehrs sehr hoch aus. Beispielweise fahren in Graz täglich rund 52.000 Menschen mit 40.000 Autos zu ihren Arbeitsplätzen. Allein bei der Parkplatzsuche werden geschätzter Weise täglich 150.000 km zurückgelegt.<sup>27</sup>

Eine allgemeine Verbesserung wäre es, wenn Straßenparken annähernd so teuer wäre, wie ein Parkplatz in der Garage. Dieses Modell wird in manchen Städten Europas praktiziert und zwar besonders wirksam hinsichtlich des Parkverhaltens der StadttouristInnen.

### **Mini-Garagen im Erdgeschoss**

In Wien vermehrt sich in den gründerzeitlichen Häusern die Zahl der Minigaragen, die meistens im Zuge eines Dachgeschossausbaus in das Erdgeschoss desselben Hauses eingebaut werden. Leer stehende Geschäftslokale werden zu Mini-Garagen umgenutzt, in denen nicht selten nur zwei Parkplätze untergebracht werden. Nach den Erfahrungen der Baubehörde geht sich jedoch in der Realität nur ein Parkplatz aus, weil die Pkws zunehmend größer werden und nicht mehr den bisherigen Normgrößen und Platzanforderungen entsprechen. In Österreich nahmen in den letzten Jahren die Größen und Höhen der Pkws im Vergleich zu anderen vergleichbaren Ländern stärker zu.

Die Errichtung von Erdgeschossgaragen in gründerzeitlicher Bebauung hängt sehr stark mit dem Verwertungspotenzial der Dachgeschosswohnungen am Immobilienmarkt zusammen. Die sogenannten ‚Luxus Wohnungen‘ über den Dächern Wiens werden zu weit über dem Marktdurchschnitt liegenden Miet- und Verkaufspreisen angeboten. Es wird andererseits argumentiert, dass „die teuren Dachgeschosswohnungen“ ohne Garagenplätze, die sich unmittelbar im Haus befinden, nicht vermarktbar wären. Übrigens wird von einem Bauträger, der mehrere Dachgeschossausbauten im Zuge von Haussanierungen vermarktet hat, der momentane Anteil der Nachfrage an Dachgeschosswohnungen mit kombinierten Garagenplätzen auf ca. 25% geschätzt.

Tatsache ist, dass der Marktwert der Dachgeschossimmobilien durch die damit kombinierten Garagen im Erdgeschoss steigt. Die neuen BewohnerInnen des Dachgeschosses bekommen die Vorteile des Gartenhauses im Grünen mitten in der Stadt. Aber was passiert auf dem Straßenniveau, wenn die Fassaden ganzer Straßenzüge nach und nach, aneinander gereichte Garagentore bekommen?

Paradoxerweise gehört das Umfeld von Wohnungen oder Büros zu einem der wichtigsten Standortauswahlkriterien in der Immobilienentwicklung. Eine gute Lage hängt eng zusammen mit folgenden Kriterien:

- den Erscheinungsbildern der Umgebung,
- der Versorgungsqualität,

---

<sup>27</sup> [www.graz.at/cms/beitrag/10024994/439779](http://www.graz.at/cms/beitrag/10024994/439779)

- guter Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel und
- der Qualität der offenen, grünen Räume.



### 69. Garagentore in der Stüwerstraße mit den ehemaligen Fenstern

In den gewachsenen Stadtgebieten tragen die Beschaffenheit der Straßenräume und der Erdgeschossfassaden zur Qualität des Umfeldes Grundlegendes bei.

Die Mini-Garagen schaffen einerseits kurzfristig bessere Verwertungsmöglichkeiten der Immobilien, andererseits aber verlieren diese durch den in ihrer voranschreitenden Vermehrung ausgelösten Verödungseffekt an Wert. Sie beeinflussen das gesamte Erscheinungsbild der Umgebung. Zudem bietet eine bewilligte Garage im Erdgeschoss ein starkes Argument für andere AnsucherInnen in den Nachbarhäusern, um weitere Bewilligungen zu erlangen.

Sicherlich tragen die vorhandenen Förderungen bei der Errichtung von Dachgeschosswohnungen Erhebliches dazu bei, weil die Garagenplätze mitgefördert werden. In der gültigen Wiener Verordnung "Förderung zur Sanierung von Wohnungen" können bei der Errichtung von Stellplätzen im Rahmen der Sockel- bzw. Totalsanierung einmalige nicht rückzahlbare Zuschüsse bis zu 50 % der Errichtungskosten (höchstens 5.450 Euro/Stellplatz) gewährt werden.<sup>28</sup>

Der wohnfonds\_wien setzt für die Förderung von Garagen im Wesentlichen voraus:<sup>29</sup>

- Schaffung von mindestens 3 Stellplätzen und
- keine Stapelparkanlagen mit straßenseitiger Einfahrt.

<sup>28</sup> Förderung von Maßnahmen zur städtebaulichen Strukturverbesserung: § 13. (3) Für die Schaffung von Stellplätzen im Rahmen der Sockel- bzw. Totalsanierung (§ 34 Abs. 1 Z 5 und 6 WWFSG 1989) können unabhängig von der Bestimmung des § 15 einmalige nicht rückzahlbare Zuschüsse bis zu 50 vH der nachgewiesenen Errichtungskosten, höchstens jedoch 5 450 Euro je Stellplatz gewährt werden.

Q: Verordnung der Wiener Landesregierung über die Gewährung von Förderungen im Rahmen des II. Hauptstückes des Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetzes (Sanierungsverordnung 1997)

<sup>29</sup> Merkblatt des Wohnfonds „Anforderungen an die Planung“, Stand: 1.Juni 2006

## **Pro-Argumente für Erdgeschossgaragen**

In finanzieller Hinsicht haben die Mini-Garagen in den historischen, dicht bebauten Stadtteilen gegenüber anderen Erdgeschossnutzungen einige wesentliche Verwertungs- bzw. Vermarktungsvorteile:

- Sie sind leichter zu vermieten als andere Nutzungen wie Büros, Geschäfte oder Wohnungen,
- Sie bekommen z.T. öffentliche Förderungen zur ihrer Schaffung,
- Sie erhöhen den Verwertungswert der Dachgeschossimmobilien, die vermietet oder verkauft werden,
- Ihre bauliche Ausstattung ist in der Regel weniger kostenaufwendig als die anderen Nutzungen wie Wohnen oder Büro,
- Durch eine Bereitstellung der Pflichtstellplätze für Pkws im Haus müssen keine Ausgleichsabgaben (derzeit je Stellplatz: 8.720,74 Euro) bezahlt werden, die bei einer Nicht-Erfüllung fällig wären.<sup>30</sup> Das Zahlenverhältnis der vorgeschriebenen Pflichtstellplätze reguliert § 36a des Wiener Garagengesetzes.<sup>31</sup>

## **Contra-Argumente gegen Erdgeschossgaragen**

Obwohl die (kurzfristigen) Vermarktungsinteressen in der Immobilienbranche für die Schaffung von Erdgeschossgaragen sprechen, sieht die Situation für HausbewohnerInnen, PassantInnen und für die gesamte Nachbarschaft anders aus.

Die Erdgeschossgaragen bleiben meistens nicht punktuell, sondern vermehren sich in gesamten Straßenzügen sowie in angrenzenden Verkehrsachsen immer weiter. Sie ändern die Gesichter der Häuser auf der Straßenebene, die das eigentliche Erscheinungsbild und die Interaktionsebene der Stadtstruktur ausmachen.

Die Beschaffenheit der Erdgeschosszone, ihr Offenheitsgrad und ihre Kommunikationsbereitschaft bestimmen im wesentlichen das Lebensgefühl und die Lebensqualität einer Nachbarschaft:

- Ihre Belebtheit beeinflusst das Sicherheitsgefühl der BewohnerInnen im Viertel.
- Ihre Gestaltungsqualität motiviert die Zu-Fußgehenden, längere Strecken zurück zulegen. Damit wird das Ausmaß des Pkw-Verkehrs reduziert, weil die Gehdistanzen sich relativieren, wenn die Gehwege positiv empfunden werden.
- Ihre besonderen Eigenschaften, die zum Verweilen einladen, stiften stärkere Identitätsgefühle und eine Verbundenheit mit der Nachbarschaft sowie eine Bereitschaft zur aktiven Teilhabe am Stadtgeschehen. Die Beteiligung wird heute mehr denn je als

---

<sup>30</sup> Wr. Garagengesetz § 42

<sup>31</sup> Wr. Garagengesetz 36a

Voraussetzung für eine nachhaltige und demokratische Stadtentwicklung gesehen.

Die Garagen verursachen die folgenden negativen Entwicklungen im Erdgeschoss:

- Verödung durch Vermehrung von Garagentoren an den Fassaden von gesamten Straßenzügen,
- Verminderung des Sicherheitsgefühls auf der Straße durch blinde Öffnungen und zugemauerte Fenster; weniger Sichtkontakt zwischen den ErdgeschossnutzerInnen und PassantInnen,
- Verlorene Flächen durch ungeeigneten Zuschnitt der bestehenden Raumstrukturen für Pkw-Abstellplätze, zusätzlich auch wegen der zunehmenden Autogrößen,<sup>32</sup>
- Verlust der Attraktivität der Umgebung,
- Verlust der traditionsbezogenen Identität des Hauses, in der Folge des Viertels,
- Unterbrechung des Fußgerverkehrs durch Ein- und Ausfahrten,
- Sicherheitsprobleme wegen der ausfahrenden Autos für die PassantInnen: Unfallgefahr,
- Störung des Straßenverkehrs bei den Stapelparkanlagen mit straßenseitigen Einfahrten wegen der Verweilzeit der einparkenden Autos,<sup>33</sup>
- Eroberung der Erdgeschossflächen durch den Verkehr, der schon nach der Massen-Industrialisierung die Straßenräume zunehmend stärker in Anspruch nahm und der sich jetzt auch noch in den Sockelgeschossen von Häusern sowie unter den offenen Flächen wie Höfen und Grünflächen unserer Städte verbreitet,
- Voranschreitender Verdrängungsprozess für schwach gewordene Nutzungen wie Kleinhandel und Handwerk aus den Erdgeschossräumen und aus der dicht bebauten Stadt: Gerade diese Nutzungen sind für eine funktionierende Nahversorgung, die u.a. auch zur Reduktion der Verkehrswege dient, lebenswichtig.
- Auswirkung auf die Mietpreise wegen der Möglichkeit des Garageneinbaus in die gründerzeitlichen Häuser, die die erhöhten Mietpreise unterstützt, weil die VermieterInnen nicht nur auf die herkömmlichen Gewerbetreibenden als potenzielle Mieter/innen angewiesen sind.

---

<sup>32</sup> Praxiserfahrung der Wiener Baupolizei, MA 37

<sup>33</sup> Merkblatt ‚Anforderungen an die Planung‘, Wohnfonds Wien; 2006

## Bewilligungsablauf für die Erdgeschossgaragen in Wien

Das baupolizeiliche Bewilligungsverfahren kann je nach Widmung bzw. Bebauungsbestimmungen sowie Lage und Art der Stellplätze (Pflichtstellplätze oder freiwillig geschaffene Stellplätze) unterschiedlich lang laufen bzw. komplex sein.

Wenn im Zuge des Garageneinbaues **nur Pflichtstellplätze** für Pkws (gemäß § 36, Stellplatzregulativ des Wiener Garagengesetzes<sup>34</sup>) geschaffen werden (also keine ‚freiwilligen‘ Stellplätze), können sogenannte ‚**subjektiv-öffentliche Nachbarrechte**‘ von EigentümerInnen benachbarter Liegenschaften hinsichtlich einer Beeinträchtigung durch Immissionen durch die Stellplätze **nicht geltend gemacht** werden (§ 134a Abs. 1 Ziff.e, Bauordnung).

Wenn hingegen ‚**freiwillige Stellplätze**‘ errichtet werden, können NachbarInnen im Baubewilligungsverfahren sehr wohl dahingehende Einwendungen bzw. Anträge geltend machen.

Das Verfahren gemäß §70a der Bauordnung für Wien (ein vereinfachtes Baubewilligungsverfahren, wenn eine Erklärung eines Ziviltechnikers/ einer Ziviltechnikerin beigelegt wird) kann nur dann durchgeführt werden, wenn

---

<sup>34</sup> **Stellplatzregulativ: § 36.** (1) Bei Neu- und Zubauten sowie Änderungen der Raumwidmung entsteht eine Stellplatzverpflichtung nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen; diese ist entweder als Naturalleistung (Pflichtstellplätze) grundsätzlich auf dem Bauplatz oder Baulos oder durch Entrichtung der Ausgleichsabgabe an die Stadt Wien zu erfüllen. (2) Für räumlich begrenzte Teile des Stadtgebietes kann der Bebauungsplan in Abweichung von den Bestimmungen des § 36a besondere Anordnungen über das zulässige Ausmaß der Herstellung von Stellplätzen, über die Art, in der die Stellplatzverpflichtung zu erfüllen ist, sowie über die Zulässigkeit von Garagengebäuden treffen (*Stellplatzregulativ*). Dabei kann die gesetzlich erforderliche Anzahl von Pflichtstellplätzen bis zu 90 % unterschritten werden. (3) Bei Festsetzung oder Abänderung eines Stellplatzregulativs hat der Gemeinderat auf die Erreichbarkeit des betreffenden Gebietes mit öffentlichen Verkehrsmitteln, auf die für das Gebiet unter Berücksichtigung der zulässigen Nutzungen notwendige Ausstattung mit Stellplätzen sowie auf folgende Ziele Bedacht zu nehmen:

1. Erhaltung beziehungsweise Schaffung einer mit den Zielen und Festsetzungen des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes nutzungsverträglichen Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen, insbesondere für soziale und stadtökologische Zwecke, ferner aus gesundheitlichen Rücksichten;

2. Erhaltung beziehungsweise Erweiterung der Verwendung öffentlicher Verkehrsflächen für stadtverträgliche Verkehrsarten wie insbesondere den Fußgänger- und Fahrradverkehr und den öffentlichen Nahverkehr;

3. Erhaltung beziehungsweise Verbesserung der Qualität und Verkehrssicherheit stadtverträglicher Verkehrsarten.

(4) Pflichtstellplätze müssen für die Dauer von mindestens zwanzig Jahren ab Einlagen der Fertigstellungsanzeige der widmungsgemäßen Verwendung offenstehen; insoweit sich der Sachverhalt gegenüber dem Zeitpunkt der Herstellung und Benützung der Stellplätze nicht grundlegend geändert hat, müssen sie dieser Verwendung über diese Dauer hinaus offen stehen. Darüber hat die Behörde auf Antrag mit Feststellungsbescheid zu entscheiden. Q: Wiener Garagengesetz, Stand: Dezember 2007

alle Bebauungsvorschriften eingehalten werden und die Bauführung nicht in bestimmten Widmungsgebieten stattfindet und wenn nicht nach § 69 BO für Wien zu entscheiden ist. (Wenn nach diesem Verfahren eingereicht wird, kann grundsätzlich bereits ein Monat nach Vorlage der vollständigen Unterlagen mit der Bauführung begonnen werden)

Das Baubewilligungsverfahren gem. **§ 70** der Bauordnung für Wien (ein Baubewilligungsverfahren, das üblicherweise angewendet wird) bedeutet hingegen deutlich **mehr Zeitaufwand**.

Wenn im Zusammenhang mit einer Bauführung bzw. der Errichtung von PKW-Stellplätzen (Mini-Garagen) Abweichungen von Bebauungsbestimmungen erforderlich sind, ist eine Bewilligung nach **§ 69** (Unwesentliche Abweichungen von Bebauungsvorschriften der Bauordnung für Wien) erforderlich; auch diese Bewilligung **kostet Zeit**, weil auch die **Einschaltung des Bauausschusses des jeweiligen Bezirks** erforderlich ist<sup>35</sup>. Nach den Erfahrungswerten der Baubehörden, wird vom Bauausschuss des Bezirkes in der überwiegenden Anzahl der Fälle aber positiv entschieden.

Die **subjektiv-öffentlichen Nachbarrechte** (gem. § 134a der Bauordnung für Wien), deren Verletzung die EigentümerInnen (MiteigentümerInnen) benachbarter Liegenschaften im Baubewilligungsverfahren geltend machen können, **gelten nicht für** die Beeinträchtigungen durch Immissionen, die sich aus der Benützung einer (Erdgeschoss-)Garage nur mit **Pflichtstellplätzen** (mit einer Stellplatzanzahl nur im gesetzlich vorgeschriebenen Ausmaß)<sup>36</sup> ergeben.

Im Zuge des Bewilligungsprozesses werden folgende Stellungnahmen der Behörden angefordert:

- Wenn mehr als im gesetzlich vorgeschriebenen Ausmaß Stellplätze geschaffen werden, wird für die Bewilligung eines Garageneinbaues eine entsprechende Stellungnahme der Magistratsabteilung 22 (Wiener Umweltschutzabteilung) zur Überprüfung der Umweltverträglichkeit (Zulässigkeit der Emissionen) der Garage für AnrainerInnen verlangt.
- Wegen Änderungen des äußeren Erscheinungsbildes des Gebäudes durch das Garagentor und u.U. durch Zumauern von bestehenden Fenstern äußert sich die Wiener Magistratsabteilung 19 für Architektur und Stadtgestaltung.
- Zu Fragen der Verkehrstechnik bzw. zur Garagenein- und Ausfahrtsituation wird in der Regel eine Stellungnahme der Magistratsabteilung 46 (Verkehrstechnik und Verkehrsorganisation) eingeholt.<sup>37</sup>

In den letzten Jahren wurde die überwiegende Zahl der Vorhaben zum Garageneinbau (laut Praxiserfahrung der Baubehörden) positiv entschieden.

---

<sup>35</sup> [www.wien.gv.at/bezirke/dezentralisierung/organe/index.html](http://www.wien.gv.at/bezirke/dezentralisierung/organe/index.html)

<sup>36</sup> § 36a, Wiener Garagengesetz

<sup>37</sup> Q: Hermann Wedenig; Magistratsdirektion der Stadt Wien, Stadtbaudirektion, Gruppe Baubehördliche Angelegenheiten & Umwelttechnik



Die Errichtung von ‚freiwilligen Stellplätzen‘ macht den Bewilligungsprozess komplexer und zeitaufwändiger. Dies bietet ein griffiges Argument für die Errichtung der - nur gesetzlich vorgeschriebenen - Stellplätze.

### **Was geschieht bei Nutzungs- und Widmungsänderungen?**

Bei Änderungen der Raumwidmungen bzw. Raumeinteilungen entsteht unter bestimmter Voraussetzungen eine Verpflichtung für die Errichtung neuer Pkw-Stellplätze.

Die Zahl der neuen Pflichtstellplätze wird bei Umnutzung der vorhandenen Erdgeschossflächen nach dem Wiener Garagengesetz vorgeschrieben, wenn im Zuge des baulichen Vorhabens mehr Wohneinheiten oder mehr betriebliche Aufenthaltsräume als im Bestand errichtet werden sollen.

Obwohl es für kleinere Geschäftslokale (60 bis 70 m<sup>2</sup>) in bestimmten Gegenden mehr Nachfrage gibt, teilen die EigentümerInnen die größeren Erdgeschosslokale nicht, obwohl sie jahrelang leer stehen.

Das Stellplatzregulativ (§ 36a Wiener Garagengesetz) spielt zum Teil hier eine Rolle. Es handelt sich bekanntlich u.a. um die folgenden Regeln:

- Für jede Wohnung ist ein Stellplatz zu schaffen.
- Bei Gebäuden für Beherbergungsbetriebe ist für je 5 Zimmereinheiten oder Appartements ein Stellplatz oder für je 30 Zimmereinheiten oder Appartements ein Busstellplatz zu schaffen.
- Bei Heimen, bei welchen Wohneinheiten bestehen oder vorgesehen sind, ist für je 10 Wohneinheiten ein Stellplatz zu schaffen.
- Bei Industrie- und Betriebsgebäuden, Bürohäusern, Amtsgebäuden, Schulen, Instituten, Krankenanstalten und dergleichen ist für je 80 m<sup>2</sup> Aufenthaltsraum ein Stellplatz zu schaffen.
- Bei Geschäftshäusern und anderen, dem Verkehr mit Kunden, Gästen und anderen, vorwiegend nicht betriebsangehörigen Personen dienenden Räumlichkeiten ist für je 80 m<sup>2</sup> Aufenthaltsraum ein Stellplatz zu schaffen. Bei Heimen, bei welchen keine Wohneinheiten bestehen oder vorgesehen sind, wie bei Heimen für Lehrlinge und jugendliche Arbeiter, Schüler und Studenten, ist für je 300 m<sup>2</sup> Aufenthaltsraum ein Stellplatz zu schaffen.

Die Summe der Pkw-Stellplätze vor und nach den geplanten räumlichen und widmungsbezogenen Änderungen wird von den Baubehörden (gem. § 36a, Wr. Garagengesetz) gegenüber gestellt.

Wenn laut Gesetz, wegen der umgewidmeten oder neugeschaffenen Räume, mehr Pflichtstellplätze vorgeschrieben werden, gibt es drei Möglichkeiten, diese Anforderung der Behörde zu erfüllen:

- die vorgeschriebenen Pflichtstellplätze auf der Liegenschaft oder außerhalb der Liegenschaft, in einem Umkreis von 500 m, zu errichten.
- Die Pflichtstellplätze für die Dauer von mindestens zwanzig Jahren ab Einlangen der Fertigstellungsanzeige der widmungsgemäßen Verwendung zur Verfügung zu stellen.

- Trifft das nicht zu, ist eine Gebühr (Ausgleichsabgabe) - derzeit 8.720,74 € - zu zahlen.<sup>38</sup>

### **Stellplatzpflicht bei Dachgeschossbauten**

Im Zuge der Gebäudesanierungen werden die neu zu schaffenden Pflichtstellplätze häufig durch Zusammenlegungen von kleinen Wohnungen ausgeglichen. Wenn sich die Anzahl der Stellplätze vor und nach den baulichen Maßnahmen oder Änderungen nicht ausgleicht, müssen entweder Ausgleichsabgaben bezahlt werden oder die Pflichtstellplätze werden in einem Umkreis von zirka 500 m errichtet bzw. die Einstellmöglichkeit wird 20 Jahre lang vertraglich sichergestellt.<sup>39</sup>

Noch einen Grund, warum die Dachgeschossbauten in den gründerzeitlichen Häusern zusammen mit Garagen im Erdgeschoss errichtet werden.

### **Schlussfolgerung**

Die Verkehrssituation in den Straßen der dicht bebauten Stadt ist mit der Nutzbarkeit der Erdgeschoss-Zone sehr eng verbunden.

Die von den Planungsbehörden für Verkehr vorgegebenen Handlungswege zur Lösung der Nutzungskonflikte in den Straßenräumen, die hauptsächlich als Verkehrsräume der Stadt funktionieren, bleiben zu wenig konkret. Obwohl die Prioritäten zum Schutz der FußgängerInnen, RadfahrerInnen und anderer Arten von Nutzungen gesetzt werden, dient die heutige Praxis dem motorisierten Verkehr - geprägt von in der Praxis gleichbleibender Priorität zur Schaffung zusätzlicher Pkw-Stellplätze und zur Unterstützung des fließenden Verkehrs.

### **Dezentralisierung und Kohärenz der (getrennten) Zuständigkeiten**

Die **Dezentralisierung** des Budgets für öffentliche Ausgaben und die Bestimmung der Umsetzungsmaßnahmen durch die Bezirkspolitiker begrenzen die Möglichkeiten der bezirksübergreifenden Verbesserungen in den öffentlichen bzw. offenen Räumen der Stadt für die NutzerInnen (wie RadfahrerInnen, FußgängerInnen, Verweilende usw.), die im Straßenraum ungleich behandelt werden.

Die VertreterInnen der Planungsbehörden betonen, dass die politischen Prioritäten für die Realisierung der vorgesehenen Maßnahmen bezirksweise unterschiedlich ausfallen. Aus diesem Grund wurde beispielsweise die Finanzierung der Hauptfahrradwege Wiens aus dem Finanzressort der Bezirke ausgegliedert. Die Nebenfahrradwege sind noch immer der bezirks-

---

<sup>38</sup> Höhe der Ausgleichsabgabe: **§ 42**. Die Ausgleichsabgabe ergibt sich aus dem Produkt des Einheitssatzes und jener Zahl, um die nach den Feststellungen des Bewilligungsbescheides (§ 40 Abs. 1) die Zahl der vorgesehenen Stellplätze hinter der gesetzlich geforderten Anzahl zurückbleibt. Der Einheitssatz wird nach den durchschnittlichen Kosten des Grunderwerbes und der Errichtung eines Stellplatzes durch Verordnung der Wiener Landesregierung festgesetzt; er beträgt je Stellplatz höchstens 18 168,21 Euro. Q: Wiener Garagengesetz, Stand: 2007

<sup>39</sup> § 37, Wr. Garagengesetz

politischen Entscheidungsmacht unterworfen. Diese und auch andere Entscheidungen werden von BezirksvertreterInnen getroffen, die nicht über jeweiligen Expertenkenntnisse der Planungsbehörden und PlanerInnen verfügen. Da stellt sich die Frage, ob die Dezentralisierung nicht eine Trennung zwischen den PlanerInnen der Stadt und den Umsetzungsorganen geschaffen hat.

Außerdem verhindern die exakt getrennten Verhältnisse zwischen den privaten und öffentlichen Bereichen umfassende Maßnahmen für die zusammenhängenden offenen Räume der gründerzeitlichen Stadt.

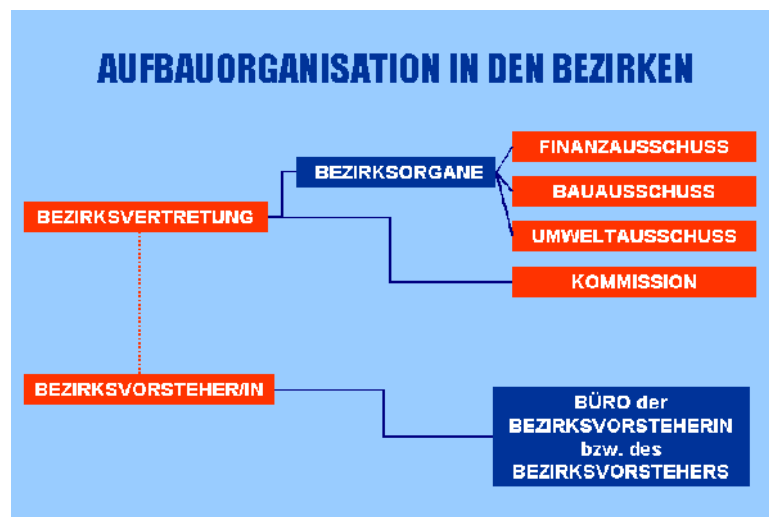
Der öffentliche Raum des gründerzeitlichen Blocks fängt direkt an der Straßenfront an. Die Trennlinie zwischen Gehsteig und Haus trennt auch die finanziellen und organisatorischen Zuständigkeiten. Die Häuser und ihre offenen Räume/Höfe gehören in den meisten Fällen den privaten Personen oder Unternehmen.

Zu den Zuständigkeiten und Aufgaben der Bezirke mit vollem Entscheidungsrecht zählt die Straßen- und Verkehrsorganisation im Bezirk.<sup>40</sup>

Zudem gibt es auch Mitwirkungsrechte, die eine koordinierte Zusammenarbeit zwischen Magistratsabteilungen und Bezirke erfordern:

Die Grünanlagen und Parks werden in der Regel von der Magistratsabteilung 42 (Wr. Stadtgartenamt) betreut, organisiert und geplant. Die BezirksvorsteherInnen haben jedoch Mitwirkungsrechte bei Maßnahmen zur Überwachung des Erhaltungszustandes von Parkanlagen und sonstiger Grünanlagen und Erholungsflächen.

Gehsteige und öffentliche Räume werden von unterschiedlichen Magistratsabteilungen geplant, genormt und verwaltet. Ihre Finanzierung gehört wiederum zum Bezirksbudget.



### 70. Aufbauorganisation in den Bezirken

Q: [www.wien.gv.at/bezirke/dezentralisierung/images/aufbau-gross.gif](http://www.wien.gv.at/bezirke/dezentralisierung/images/aufbau-gross.gif)

<sup>40</sup> „Mit den Dezentralisierungsnovellen vom 1. Jänner 1988 beziehungsweise 1. Jänner 1998 kam es zu umfassenden Änderungen der Wiener Stadtverfassung. Seither haben die Bezirke beziehungsweise die Bezirksorgane zahlreiche Aufgaben, die in verschiedenen Formen der Mitwirkung vollzogen werden.“  
Q: [www.wien.gv.at/bezirke/dezentralisierung](http://www.wien.gv.at/bezirke/dezentralisierung)

## **Reduzierung der Pkw-Stellplätze**

Die Wiener Bauordnung ermöglicht eine Reduzierung der gesetzlich erforderlichen Anzahl der Pflichtstellplätze bis auf 90% in räumlich begrenzten Teilen des Stadtgebiets.<sup>41</sup>

Eine entsprechende Praxis ist in den gewachsenen Stadtgebieten Wiens nicht bekannt, obwohl die Reduzierung des Autoverkehrs und des ruhenden Verkehrs eines der wichtigsten Ziele der allgemeinen Verkehrsplanung Wiens bleibt.

Stellplatzreduzierungen und die Schaffung autofreier oder autoreduzierter Zonen in bestehenden Wohngebieten müssten über die öffentlich-rechtlichen Instrumentarien (Raumordnung, Flächenwidmungspläne bzw. Bebauungspläne, Bauordnung bzw. Garagengesetz und Förderungsgesetz) auch im Bestand möglich gemacht werden. Die Bauordnung reguliert grundsätzlich die Neubautätigkeit. Die Stadterneuerung und –transformation bleibt mehr oder weniger außerhalb des Wirkungsbereichs der Bauordnung und der Baugesetze.

Die autofreie Stadt im 21. Bezirk und die autoreduzierte Stadt ‚Bike City‘ in der Vorgartenstraße in Wien sind die Vorläufermodelle für autofreie Neubausiedlungen in EU-Raum. Es gibt jedoch noch keine ähnliche Praxis für Verkehrsreduktion in den bestehenden Stadtvierteln.

Die 1:1 Stellplatz-Regelung pro Wohneinheit als Voraussetzung für eine Baugenehmigung schafft eine immer stärkere Verdichtung der Stellplätze in den öffentlichen Räumen.

Ein methodisches Umdenken und eine Praxis nach dem ‚Verursacherprinzip‘ zur Feststellung von Ausgleichsabgaben für Pflichtstellplätze bei Umwidmungen und Raumteilungen ist notwendig. Diese Handlungsansätze könnten die BewohnerInnen zu einer Reduktion des Pkw-Besitzes motivieren. Ein detaillierter Handlungsvorschlag sprengt jedoch die Rahmen dieser Studie.

Wie bereits erwähnt verursachten in den letzten Jahren die neu geschaffenen Wohnungen in den Dachgeschosszonen grundsätzlich den vermehrten Einbau von Erdgeschossgaragen. Die Bauunternehmen und EigentümerInnen nutzten zum Teil den Verweis auf die Bauordnung zur Schaffung von Pflichtstellplätzen als Druckmittel auf die Bezirkspolitik, um die Mini-Garagen durchzubringen.

## **Verursacherprinzip für Kosten der öffentlichen Stellplätze**

In der Regel haben die BewohnerInnen von kleinen Wohnungen durchschnittlich eine geringere Anzahl von Pkws als diejenigen, die in den großen Wohnungen wohnen.

Die statistischen Zahlen fehlen hier, um genau zu berichten, in welcher Relation die Wohnflächen/Haushaltsgrößen zum Pkw-Besitz stehen.

Auf jeden Fall ist die o. a. Art der Vergleichsrechnung des Wr. Garagengesetzes zur Pflichtstellplatzschaffung (derzeit 1 Stellplatz pro

---

<sup>41</sup> Stellplatzregulativ: § 36, Wr. Garagengesetz

Wohnung) an Hand der statistischen Daten neu zu überprüfen und zu überdenken, wenn hier eine Treffsicherheit bezüglich der VerursacherInnen angestrebt werden soll.

### **Prioritäten für Radwege und Fußwege**

Fahrradwege und Fußwege haben ähnliche Nutzeranforderungen: Beide Fortbewegungsarten sind in den dicht bebauten Stadtgebieten effizient, umweltfreundlich, energie-sparend, gesundheitsfreundlich, kostengünstig und flächensparend.

Außerdem funktionieren die beiden Verkehrssysteme besser, wenn sie über zusammenhängende, direkte Wegführungen durch durchlässige Bebauungsstrukturen der Stadtquartiere verfügen. Das Sicherheitsgefühl und die Attraktivität der Wege sind Basiskriterien für ihre intensive Nutzung.

Sichere und leicht überquerbare Straßen sind sehr wichtige Eigenschaften für die Qualität und Durchgängigkeit der Rad- und Fußwege.

Ausreichende und überschaubare Bodenmarkierungen und Piktogramme steigern das Selbstverständnisgefühl, Sicherheit und Akzeptanz. Gerade in den Verkehrsbereichen der Fuß- und Radfahrerinnen gibt es einen großen Nachholbedarf für Verbesserungen.

### **Mini-Garagen zu Gunsten des öffentlichen Raumes**

Der negativen Entwicklung in Erdgeschosszonen des gründerzeitlichen Wiens, die von den zahlreichen Garagen und deren Ein- bzw. Ausfahrten ausgelöst werden, kann nur dann wirksam entgegen gewirkt werden, wenn die Bauordnung die Mini-Garagen mit 2-3 Stellplätze untersagt.

Es wurde seitens der Behörde berichtet, dass mehrere politische Fraktionen dazu bereit sind. Die Bauausschüsse der Bezirke könnten durch eine Novellierung der Bauordnung vom Entscheidungsaufwand zum Garageneinbau entlastet werden.

Die Mini-Garagen im Erdgeschoss sollten nur ab einer städtebaulich wirksamen Stellplatzzahl und unter der Voraussetzung einer abgesicherten Reduzierung des ruhenden Verkehrs im Straßenraum ermöglicht werden. Die Mindestzahl der Stellplätze müsste einerseits eine zu häufige Umbautätigkeit von Kleinstgaragen im Erdgeschoss verhindern und andererseits Verbesserungen in den öffentlichen Räumen herbeiführen.

Zudem können die Bebauungspläne Ein- und Ausfahrten untersagen. Die Planungsbehörde für Stadtteilplanung und Flächennutzung praktizierte diese Maßnahme bereits in manchen Stadtteilen, in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Bezirksvertretern. Dies sollte verbreitet durch- und umgesetzt werden. Garagen Ein- und Ausfahrten sollten nur in Ausnahmefällen unter bestimmten Voraussetzungen erlaubt werden.

Unter bestimmten Voraussetzungen, punktuell, können kleine Sammelgaragen in den Häusern oder unter einer intensiv-begrüntem Hofüberplattung (nur bei engen und schlecht belichteten Höfen, die unproportional und tief-geschnitten sind) Verbesserungen bringen. Nach Praxisberichten

mancher Betreiber werden die Klein/Mittelgaragen besser angenommen als die großen Sammelgaragen, weil sie übersichtlich sind und dadurch vertraulicher wirken.

Weil sie in der Nachbarschaft verstreut platziert werden können, können sie außerdem Fahrwege reduzieren und wegen der Nähe mehr Akzeptanz bekommen. Diese Argumente sollen aber nicht für Kleinstgaragen mit wenig Stellplätzen gelten.



**71. Hofüberbauung und die darunter liegende Garage  
Huglgasse 11, 15. Bezirk-Wien**

### **Fremdverkehr, Garagenauslastung und Befreiung der Straßen**

Die Probleme des Fremdverkehrs aus den angrenzenden Gebieten sollten nicht auf Kosten der autoärmeren Gebieten gelöst werden. Wie es etwa im Stuwerviertel am Prater und in der Nähe der neuen Entwicklungsgebiete wie Nordbahnhof und Wilhelmkaserne der Fall ist und weiterhin sein wird. Hier ist die Auslastung der naheliegenden Garagen zu überprüfen. Allgemeine Maßnahmen, um die Straßenräume vom Suchverkehr der PendlerInnen, der PraterbesucherInnen bzw. der illegalen Prostitution zu entlasten, sind weiterhin zu treffen.

Die Parkplätze, die im Stuwerviertel mehr als ausreichend vorhanden sind, werden ab 22.00 h (Parkraumbewirtschaftung) weniger. Nach Aussagen der BewohnerInnen, kommen die Besucher in der Nacht, vermutlich wegen des Nachtlebens.

Obwohl die Bewohnerzahlen in den innerstädtischen Bezirken zurückgehen, steigt die Zahl der Pkws rasant weiter. Nicht nur die Menge der Pkws wächst, sondern auch ihre Größe und Höhe, daher ihr Platzbedarf.

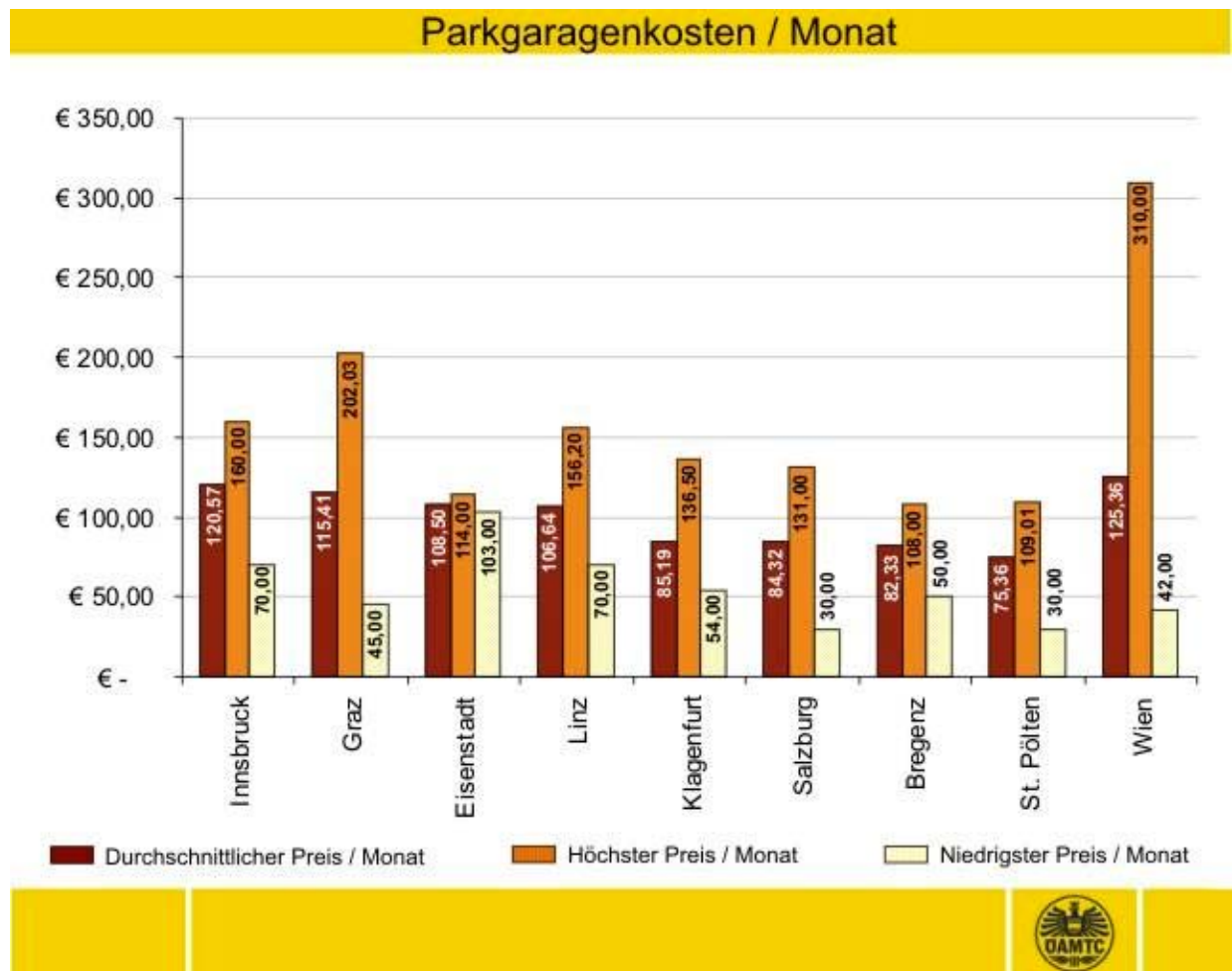
Wie bereits erwähnt, sollten in Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen Ein- und Ausfahrten und die Zulassung der Garagen nur folgenden verkehrsberuhigenden Voraussetzungen erlaubt werden:

- Wenn mehrere Stellplatz, je nach Größe des Hauses (beispielsweise mindestens 6- 8 Stellplätze bei einer typischen Hausbreite von rund 20 m wie im Stuwerviertel, oder mindestens 5-6 Stellplätze bei einer Hausbreite von rund 15 m) errichtet werden.

- Wenn mindestens eben so viele bestehende Stellplätze vor dem Haus aufgelassen werden, um den Straßenraum wieder frei zu bekommen.

Statt in den Bau neuer Garagen zu investieren, könnten bei Leerstand die bestehenden Garagenmieten subventionieren werden, um sie kostengünstiger zu machen bzw. deren Mietpreise zu senken. Damit würden sie eine bessere Auslastung bekommen.<sup>42</sup>

Es bestehen bereits Garagenförderungen: Diese sollten als Instrumentarium für eine Regulierung der Garagenpreise dienen, damit zunehmend mehr AutobesitzerInnen die bestehenden Garagenstellplätze in Anspruch nehmen.



## 72. Parkgaragenkosten in Städtevergleich

Q: ÖMTC, 2006

<sup>42</sup> „Von 2003 bis 2005 zeigten 50 % der Garagen einen Abwärtstrend; eine Folge der – zumindest aus Betreibersicht - völlig unbefriedigenden Auslastung. Mit der Einführung der flächendeckenden Kurzparkzone in Fünfhaus vom Gürtel bis zur Schmelz und von der Gablenzgasse bis zum Westbahnhof stieg offenbar die Auslastung (bzw. zumindest die diesbezügliche Erwartung der Betreiber...) – und dementsprechend auch der Preis.“

Q: Garagen Studie, ÖAMTC, www.oamtc.at 21.9.2007

## Gestaltung von Straßenräumen und Verkehr

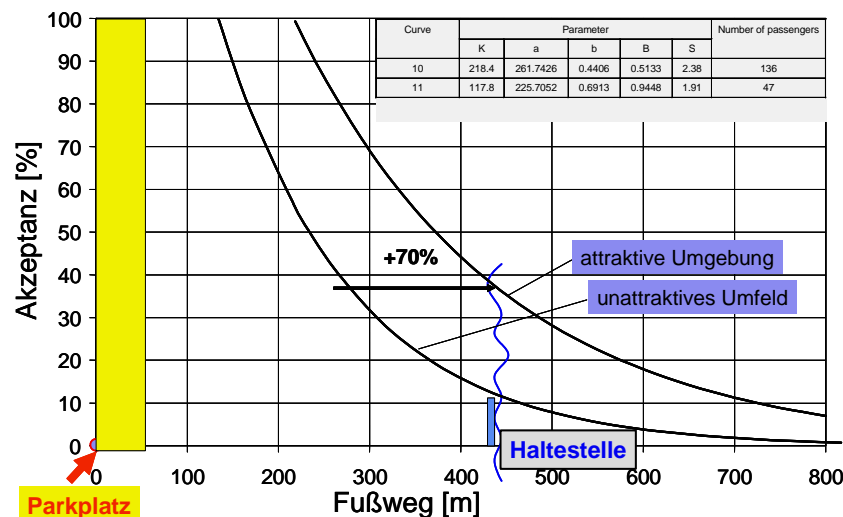
Der Fußverkehr und eine nachhaltige Stadterhaltung hängen eng zusammen. Um den Fußverkehr als Fortbewegungsmöglichkeit zu verstärken, gibt es neben den Maßnahmen wie Erhöhung der Sicherheit, Übersichtlichkeit und Reduzierung der Distanzen auch andere Faktoren wie die Wahrnehmung der Orientierung und die Gestaltung der Wege.

Die positiven Eigenschaften der Straßenzüge erhöhen die Zahlen der PassantInnen. Davon profitieren auch die Betriebe der Erdgeschossflächen, die häufig auf die Laufkundschaft angewiesen sind.

- Leicht überquerbare Straßen,
- Schutz vor Lärm, Staub und Witterung,
- Aufenthaltsqualität der Wege,
- Attraktivität der Erdgeschosszone; Straßenebene, Passagen, Durchgänge mit Sitzplätzen, Treffpunkte, Schauobjekte, Grünflächen, Bäume usw.,
- Beschaffenheit der Oberflächen mit Signalwirkungen für nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen

sind die Faktoren, die die Aufenthaltsqualität der Erdgeschosszone unterstützen.

Die Attraktivität des Umfelds von Fußwegen vergrößert die Akzeptanz um über 70 %, wenn Fußwege durch auto-orientiertes städtisches Umfeld den Fußwegen durch Fußgängerzonen und Parks gegenüber gestellt werden.<sup>43</sup>



### 73. ‚Einfluss der Stadtstruktur auf die Ansprechbarkeit‘

Q: O. Peperna; Diplomarbeit, TU Wien 1982

- Die Maßnahmen wie Fahrbahnteiler, -anhebungen oder schmale Fahrbahnen (nur so breit wie für eine Fahrspur notwendig ist) sind verstärkt zu implementieren.

<sup>43</sup> H. Knoflacher; Fußgeher- und Fahrradverkehr, Böhlau Verlag 1995, S. 50



- Die Befreiung der Gehsteige von Müllsammelplätzen, Fahrradabstellplätzen und sonstigen Servicezonen ist wichtig. Sie können auf den Flächen des ruhenden Verkehrs außerhalb von Fußwegen untergebracht werden.
- Die lokalen Initiativen sind verstärkt an die Planungsprozesse anzubinden: In den letzten Jahren sind die Initiativen ‚Lokale Agenda 21‘<sup>44</sup> - für lokale, maßgeschneiderte und kleinmaßstäbige Verkehrslösungen - auch in Wien aktive Planungspartnerinnen geworden.

Einige einfache Lösungen für bewohnerfreundliche Verkehrsmaßnahmen liefert die Stadt Basel, wie in den folgenden Fotos aus den innerstädtischen Straßen in Wohngebieten zu sehen ist.



**74. Eine Müllsammelstelle auf der Straße statt auf dem Gehsteig, Wohngebiet in Basel, Schweiz**

Foto: J. Zeininger



**75. Fahrrad-Parken auf der Parkzone**

---

<sup>44</sup> Auf der Weltkonferenz UNCED in Rio 1992 beschlossenes Aktionsprogramm für das 21. Jahrhundert, in dem nachhaltige Entwicklung ein zentrales Ziel ist.



**76. Breitere Gehwege und beruhigter Verkehr können eine bessere Nutzbarkeit ermöglichen; sogar auf Souterrain-Niveau**



**77. Ein breiter Gehsteig (links) hält den ruhenden Verkehr entfernt**

## Ergebnisse der Untersuchungen

Die Betriebe der Blocksanierungsgebiete sind traditionelle NutzerInnen von gründerzeitlichen Erdgeschossen. Sie sind überwiegend Klein(st)unternehmen oder Einzelunternehmen. Viele von ihnen sind Auslaufbetriebe ohne NachfolgerInnen.

**Klein(st)-betriebe als Erdgeschossnutzer**

Sie haben häufig finanzielle Probleme, insbesondere bei einer Übernahme oder Neugründung, wegen neuer Mietverträge, Abgaben und Gebühren. Dazu kommen die Kosten zur Schaffung von Betriebsmitteln, zur Ausstattung und vor allem zur baulichen und sonstigen Modernisierung von Betriebsräumen bzw. Erdgeschosslokalen.

Auch nach einer Haussanierung geraten sie wegen steigender Mietpreise in finanzielle Schwierigkeiten, wenn sie als MieterInnen, bzw. nicht als EigentümerInnen über die Betriebsflächen im Erdgeschoss verfügen.

**steigende Mietpreise**

Maßnahmen zum **Schallschutz und zur Umweltverträglichkeit** oder zur baulichen und sonstigen Modernisierung und Verbesserung sind für Klein(st)betriebe der Erdgeschosszone meistens nicht leistbar. Dazu gehören auch Maßnahmen zum Emissionsschutz oder zum Schutz von AnrainerInnen.

**fehlende finanzielle Kraft**

Auch **Dachbegrünungen oder Hofgestaltungen** sowie die Wartungspflicht von errichteten Grünflächen übersteigen häufig die finanziellen Grenzen der Erdgeschossbetriebe.

Von vielen Beteiligten der Stadterneuerungs- und Wirtschaftsförderungsprozesse ist auf einen gestiegenen Bedarf an höherer und breiterer finanzieller Unterstützung hingewiesen worden.

Widmungen in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen errichten zum Teil Barrieren für den Erweiterungsbedarf der Betriebe. Die Möglichkeiten der horizontalen Erweiterungen sind auch wegen der Liegenschaftsgrößen und bestehenden Grundrisse begrenzt.

**Nutzungswidmung als Barriere**

Eine vertikale Erweiterung in die höheren Etagen wird u.a. durch die Widmung ‚Wohnzone‘ gebremst. (z.B. für einen Betrieb, der im Erdgeschossbereich ansässig ist und im oberen Stock einen Büroteil haben will.)

**Stellplatzpflicht als Hindernis**

Die Stellplatzpflicht nach der Bauordnung bei Widmungsänderungen oder Raumteilungen bedeutet auch eine starke finanzielle Belastung. So werden die Erdgeschossbetriebe an den Stadtrand verlagert oder aufgegeben.

Im folgenden Teil werden die wichtigsten Punkte, die sich als Antwort auf den Handlungsbedarf gezeigt haben, kurz zusammengefasst:

**Wissenstransfer und aktive Beratung in der Informations- und Öffentlichkeitsarbeit** werden von den zuständigen Behörden an den Anlauf- bzw. Vermittlungsstellen von den einzel-

nen MitarbeiterInnen sehr unterschiedlich gehandhabt. Eine umfassende **Koordination** der Maßnahmen bzw. Förderungsschienen zur Betriebsberatung und Wirtschafts-förderung - zwischen den Servicestellen/Ämtern und Kontroll-organen – würde zu einem verbesserten Informationsfluss führen. Somit könnten interessierten Gewerbetreibenden/ HandwerkerInnen/KünstlerInnen einige **neue Perspektiven und Möglichkeiten** vermittelt werden. Das könnte gleichzeitig den Gewerbetreibenden bzw. GründerInnen zur Überwindung von Zugangsschwierigkeiten helfen: Statt einer restriktiven wäre eine beratende Kontrolltätigkeit zielführend.

**Zusammenwirkung und Öffentlichkeitsarbeit**

Die Art der Kommunikation und das Engagement oder die Motivation für Öffentlichkeitsarbeit bei den Beratungsstellen können die Förderungsinteressierten motivieren oder abschrecken. Hier wird von den Betroffenen statt einer restriktiven Haltung eine lösungsorientierte wegweisende Beratung erwartet.

**statt restriktiver eine wegweisende Mitwirkung**

Eine stärkere **Bündelung von Kompetenzen** für die Entwicklung der Erdgeschosszone kann bei der Durchsetzung vorgesehener Maßnahmen betreffend **Schwerpunktgebiete der Stadterneuerung** und Stadtentwicklung eine synergetisch effektive Wirkung haben. In diesem Zusammenhang wird **eine Kopplung unterschiedlicher Kompetenzen** der betroffenen Organisationen zur Beratung und Förderung von Sanierung, Wirtschaft, Handwerk, Kunst, Grünräumen und Sozialen besonderes wichtig. **Bereichübergreifendes Wissen und Zusammenwirken** sind für eine Vereinfachung der Abwicklungsprozesse und die Zusammenführung von Möglichkeiten sehr wichtig.

**Bündelung von Kompetenzen**

Eine **Gesamtübersicht** und **Zusammenführung der Informationen** für die zusammenhängenden Bereiche fehlt, weil die MitarbeiterInnen unterschiedlicher Organisationen sich für die Informationen über die jeweils anderen Bereiche nicht zuständig sehen, obwohl ihre Tätigkeit nur in komplementärer Weise gut funktionieren kann. Die Vermittlung des bereich-übergreifenden Basis-Wissens sollte bei Beratungs- und Anlaufstellen verstärkt werden.

**bereichübergreifende Mitwirkung bei Vermittlung**

Außerdem ist in einem Blocksanierungsgebiet eine engagierte **Vermittlung zwischen den AkteurInnen**, eine **lokale Präsenz und die aktive Kommunikation** mit einer umfassenden, sachlichen Organisations- und Kommunikationskapazität wichtig. Aktive, direkte Kontaktaufnahme mit den bestehenden Betrieben des Gebiets kann die Prozesse effizienter machen und beschleunigen. Die lokalen Organisationen, wie **Grätzelmanagements** und **Gebietsbetreuungen** sind kommunal-basierte Einrichtungen. Ihre Kapazitäten und Kompetenzen sollten erweitert werden, um einen direkten Zugang zu BewohnerInnen und Unternehmen im Gebiet zu ermöglichen.

**lokale Präsenz und aktive Kommunikation**

Aber auch die autonomen **Bürgerinitiativen** und –aktionen übernehmen in den Städten Europas eine gewichtige Rolle, weil die Beteiligung und Selbstorganisation der BürgerInnen für eine demokratische und integrative Planung wichtig wird. So wird die Akzeptanz und das Identifikationsgefühl seitens der BewohnerInnen für den zu entwickelnden Stadtteil verbessert. Die Maßnahmen werden dadurch von ihnen mitgetragen.

**Eine Anlaufstelle bzw. Stabstelle** für Betriebsberatung, -gründung, -förderung und -genehmigung für die relevanten Basisinformationen und bürokratischen Abwicklungswege an ein und demselben Standort ist zielführend. Die zuständigen Stellen sind im Moment an unterschiedlichen Standorten verteilt: Die Wirtschaftskammer Wien, der Wirtschaftsförderungsfond und der wohnfonds\_wien sind einige Anlaufstellen für unterschiedliche Bereiche wie Unternehmens-, Gründungs- und Sanierungsberatung sowie Betriebsberatung und sonstige behördliche Angelegenheiten, welche die Existenzchancen der Kleinstbetriebe (der Erdgeschosszone) berühren.

**Koordinations-  
stelle für  
Synergie-Effekt**

Eine Stabstelle für die Koordination aller Zuständigen vereinfacht und beschleunigt die Erfüllung der Zielaufgaben. Eine umfassende Vermittlung der Informationen zu Genehmigungen, Bewilligungen und anderen behördlichen Wegen erhöht die Existenzchancen der Erdgeschossbetriebe.

Außerdem wurde von den unterschiedlichen Organisationen und Behörden ein koordiniertes Vorgehen aller betroffenen Ämter/Dienststellen (wie wohnfonds\_wien, die Ämter für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Verkehrsplanung, die Baubehörde und die kommunalen Organisationen wie Gebietsbetreuung, Grätzelmanagement oder soziale Einrichtungen im Gebiet und Bezirk) für gemeinsame Sanierungsmaßnahmen in den Stadterneuerungs- bzw. Block-sanierungsgebieten und dazu eine Schnittstelle - eine erweiterte MA 21-Kommission - vorgeschlagen.<sup>1</sup>

Die **Erhöhung der Wirksamkeit der Förderungsschienen** ist eine der wichtigsten Handlungsansätzen zur Unterstützung der Erdgeschossbetriebe. Die bestehenden Wirtschaftsförderungen, die für Erhaltung und Neugründung von Klein(st)betrieben (in Erdgeschosslokalen) in Frage kommen, werden von den Betroffenen und Behörden als ‚schwierig‘ und ‚unzureichend wirksam‘ eingestuft. „Der Aufwand ist zu hoch, dafür sind die Förderungen für die nötigen Investitionen gering.“ Gerade die Kleinstbetriebe mit geringerem Investitionsrahmen, die eine finanzielle Unterstützung – zur Weiterexistenz oder zur Neugründung -

**wirksame und gekoppelte Förderungen für Erdgeschossbetriebe**

---

<sup>1</sup> U.a. Abschlusskonferenz Grätzelmanagement, 2006, Wien und Feedback Veranstaltung wohnfonds\_wien

dringend brauchen würden, bleiben den Förderungsangeboten fern.<sup>2</sup> Die Zielgruppen versuchen nicht ihre Chancen bei den Förderungsstellen. Oder sie haben von diesen Möglichkeiten noch nicht gehört und sie daher nicht in Betracht gezogen.

Die Ziel-Gebiete der EU-Förderungen werden in die neuen EU-Regionen mit höherem Bedarf verlagert. Damit entfallen die EU-Förderungen für die Blocksanierungsgebiete, die fallweise in geförderten Gebieten lagen.

**Finanzierungsmöglichkeiten**, die auch für Erdgeschossbetriebe geeignet sind, sind lebenswichtig. Oft ist es für sie nicht leicht, Finanzierungsmöglichkeiten zu finden.

**Schaffung von günstigen Finanzierungen**

Die bessere **Integration der ethnischen/lokalen Wirtschaft** als Nahversorger ist einer der Themenbereiche, der auch in Österreich zunehmend wichtig wird. Die Betriebe, die zur ethnischen Wirtschaft gehören, sollten besser an die bestehenden Beratungs- und Förderungsnetze angeschlossen sein. Diese Betriebe zeigen zum Teil einen hohen Beratungs- bzw. Modernisierungs- und Gestaltungsbedarf.

Um die Betriebe der ethnischen Wirtschaft an den lokalen Marktbedürfnissen zu orientieren und um Wege zum nötigen Know-how zu zeigen, sind folgende Maßnahmen nötig:

**integrierte ethnische Wirtschaft**

- die gestalterische Verbesserung für die Geschäfte und die Umgebung,
- leistbare Finanzierungs- bzw. Förderungs-möglichkeiten,
- Orientierung über die nötigen Befähigungen, Bewilligungen und amtlichen Genehmigungen sowie rechtliche Beratung,
- bautechnische und betriebswirtschaftliche Beratung, die an die Betriebskapazitäten angepasst ist.

Die bestehenden Serviceeinrichtungen sind bei den UnternehmerInnen mit Migrationshintergrund häufig nicht bekannt, sie werden nicht als Hilfestellung gesehen. Die Gespräche im Rahmen dieser Studie in den Schwerpunktgebieten Wiens wie Brunnen- und Stuwerviertel zeigten, dass viele Betriebe die aktuellen Angebote nicht kennen.

**Informations- und Beratungsangebot an Ort und Stelle**

Nicht nur die Betriebe der ethnischen Wirtschaft, die im Bereich der Nahversorgung zunehmend eine wichtige Rolle spielen, bleiben über die Möglichkeiten der öffentlichen Unterstützungen

---

<sup>2</sup> Q: Gespräche mit den MitarbeiterInnen des Wirtschaftsförderungsfonds und des WiFi in Wien im Jahr 2007 und Bericht ‚Ethnische Ökonomien – Bestand und Chancen für Wien‘, I. Kessler et al., L&R Soziale Forschung 2007

oder sonstigen Sachkenntnisse uninformiert. Die oben angeführten Anforderungen vor allem an die Wirtschaftsförderungsorganisationen betreffen eigentlich alle Klein(st)-betriebe der lokalen Wirtschaft.

Mehr Kapazitäten für den direkten Kontakt mit Betroffenen und Interessierten und mehr lokale Präsenz der betreuenden Organisationen werden in den Zielgebieten der Wiener Stadterneuerung zunehmend wichtig. Wie schon erwähnt, erreicht eine Präsenz an Ort und Stelle mehr Betriebe und Gründungsinteressierte. Schulungen oder Veranstaltungen, die zeigen, welche Möglichkeiten es gibt, sind auf der lokalen Ebene - in der Nachbarschaft – effektiver.

Die **Nachfolgerbörse**, eine Initiative der Wirtschaftskammer Wien um NachfolgerInnen für Auslaufbetriebe zu finden, läuft nicht effizient genug, weil bei einer Übernahme hohe Kosten anfallen, u.a. wegen:

- Abgaben (Beiträgen, Gebühren, Steuern),
- Kosten für bauliche und technische Erneuerungen, für gesundheits-, sicherheits- und umwelttechnische Verbesserungen,
- Auflagen der Behörden, die durch Änderungen des Baubestandes und der Betriebsmittel zu Stande kommen (Immissionsschutz, Arbeitnehmerschutz, usw.)
- Kosten der Stellplatzpflicht (bei Änderungen der Raumnutzung und bei neuen Mietverträgen.

**effektive Nachfolgerbörse**

Hier kann einiges für die NachfolgerInnen verbessert werden. Ein Zurückstellen von neuen Auflagen (in einer Startzeit von beispielsweise 1-2 Jahren um die neuen Betriebe zu stabilisieren) und/oder eine Reduzierung von Abgaben und Gebühren bzw. Reduktion der baulichen Vorschriften könnten dazugehören. Mehr Öffentlichkeitsarbeit und Schulungen sind auch zielführend.

**weniger Abgaben für GründerInnen**

Sanierte und neue gestaltete Straßenzüge bekommen in der Regel eine überdurchschnittliche Nachfrage. Von den positiven Beispielen für Erdgeschossnutzung und -gestaltung geht eine Signalwirkung aus. Sie öffnen neue Perspektiven.

Eine **Dämpfung der Mietpreise** ist wegen der nicht markt-konformen Mietpreisvorstellungen der VermieterInnen von Erdgeschosslokalen unumgänglich. Direkte Informationen der einzelnen VermieterInnen über realistische Mietpreise könnten die Mieten leistbarer für die Betriebe machen. Die einzelnen Gespräche mit den VermieterInnen im Stuwerviertel haben in Bezug auf die Mietpreise und neue Nutzungsperspektiven für die Erdgeschosse einige positive Resonanzen gezeigt. Die kontak-

**Dämpfung von Mietpreisen durch Beratung**

tierten VermieterInnen der Erdgeschosslokale im Blocksanierungsgebiet Ilgplatz im Stuwerviertel waren über die Marktpreise für Erdgeschosslokale nicht gut informiert. Bei der Höhe der Geschäftsmieten spielen Desinteresse oder manche falschen Schätzungen der Hausverwaltungen und Maklerbetriebe sowie die Pressemeldungen über die Preisentwicklungen am Immobilienmarkt eine gewichtige Rolle. Eine Informationsoffensive für die VermieterInnen kann hier sehr nützlich sein.

Die **Beratung** von **VermieterInnen** kann zu einem realistischen Blick auf die Mietpreise und auch zu einer besseren Motivation für die Vermietung verhelfen, weil die Situation im Erdgeschoss auf die gesamte Immobilie ausstrahlt und das Umfeld prägt. Dieser Aspekt ist den privaten EigentümerInnen noch nicht wirklich bekannt. Im Rahmen der Blocksanierung können die VermieterInnen/EigentümerInnen über die Wertentwicklung ihrer Immobilie durch die Erdgeschosszone und den Hofbereich verstärkt angesprochen werden.

**Beratung für  
VermieterInnen**

Zudem fehlt den Einzel- oder MiteigentümerInnen immer wieder die finanzielle Kraft um den Erdgeschossbereich ihres Hauses zu erneuern oder brauchbar zu machen.

In der Regel gibt es keine Förderungen für bauliche Maßnahmen für einzelne Nutzungseinheiten im Erdgeschoss, wenn nicht das gesamte Haus umfassend saniert wird.

Noch ein Handlungsansatz wären Förderungen zur Brauchbarmachung und baulichen Adaptierungen von Erdgeschossen, entkoppelt von den Sockel- und Totalsanierungen. Einzelmaßnahmen im Erdgeschoss zu unterstützen könnte Verbesserungen für die Situation der gesamten Erdgeschosszone bringen.

Eine Möglichkeit ist die **Sanierung von leerstehenden Erdgeschossen** an problematischen oder strategisch wichtigen Standorten bzw. in den Blocksanierungsgebieten durch die öffentliche Hand, **um Impulse zu geben**. An Hand eines Vertrages zwischen Stadt und Eigentümer/in kann vereinbart werden, dass die Vermietungsrechte der sanierten Erdgeschossräume nach „Brauchbarmachung“ für eine bestimmte Zeit bei den Sanierungsbehörden liegt. Sie könnten dann diese Räume für geringe Mieten an kleine, belebende bzw. versorgende Betriebe wie Handwerk, Kunst oder an soziale Einrichtungen vermieten bzw. diesen zur Verfügung stellen, um die Straßenzüge zu beleben und auch den Mietpreisspiegel des Viertels zu steuern (wie z. B. beim Zwischennutzungsmodell der Stadt Leipzig).

**Sanierung einzelner  
Erdgeschosslokale  
als Impulsgeber**

Die Entwicklungsmaßnahmen der Blocksanierung sollten die Erdgeschosszone samt den offenen Räumen und Straßenräumen mehr als bisher erfassen. Die Grundziele der Blocksanierung sind Entdichtung und Wohnraummodernisierung der gründerzeitlichen Bebauung. Nach der Erreichung von erfolgreichen Zahlen und Fakten bei der Sanierung von Wohnungen in Wien, könnten die Schwerpunkte der Maßnahmen sich auch auf die



anderen Nutzungsbereiche verschieben, die das Wohnumfeld prägen.

**Erdgeschossräume  
als Schwerpunkt der  
Blocksanierung**

Die Qualität des Wohnumfelds, der angrenzenden Freiräume sowie der Nahversorgung wird für die Quartier-BewohnerInnen immer wichtiger. Damit könnten die (Mittelschicht-) Familien mit Kindern mehr in den dicht bebauten Stadtgebieten gehalten werden, die sich in der Regel zunehmend an die Peripherie und ins Umland Wiens bewegen.

Wenn in der **Nutzungsqualität der Erdgeschossenebene** und des Straßenraums (in Bezug auf **Verkehrsberuhigung, Aufenthaltsqualität, Kinderfreundlichkeit und Grünraumangebot**) Verbesserungen geschaffen werden, entwickeln sich mit der Zeit auch die angrenzenden Erdgeschossräume, ebenso wie die oberen Wohngeschosse.

Wenn die Rahmenbedingungen des Umfelds von Erdgeschossräumen (Straßenraum und Hof) rundum verbessert werden, können die LiegenschaftseigentümerInnen aktiviert werden, um private Verbesserungs- und Sanierungsmaßnahmen zu treffen. Im Hinblick auf verbesserte Chancen bei der Vermietung/Verwertung treffen sie überdurchschnittlich mehr Sanierungsmaßnahmen in ihren Eigentumshäusern.

**Umfeld als Standort-  
faktor von Erdge-  
schossräumen**

Die bisher gültige Annahme, dass die Lage des Hauses nicht zu ändern ist, kann in diesem Kontext in Frage gestellt werden, weil die Beschaffenheit des Umfeldes den Standortfaktor stark prägt.

Ein verkehrsberuhigter oder –freier Straßenraum mit entsprechenden räumlichen Eigenschaften ermöglicht viel leichter unterschiedliche Nutzungen im Erdgeschoss. Einige Möglichkeiten wurden im Rahmen dieser Studie erörtert. Die Erdgeschosse sind direkt von der Umgebung bzw. von der Beschaffenheit der angrenzenden Straßenräume und der Innenhöfe der Blöcke geprägt.

Die **Bauordnung** richtet sich grundsätzlich **auf die Neubautätigkeit**. Hier werden Regeln vorgeschrieben. Hingegen wird die Stadterneuerung bzw. **Sanierung in der Bauordnung als Pflicht zur Bestandserhaltung** (§ 129) behandelt. Die weitere Gestaltung und Anpassung des gründerzeitlichen Baubestands, der seit rund 100 Jahren der Stadt (mit vielen Vorteilen) ihren eigentlichen Charakter gibt, wird in den baulichen Vorschriften nicht umfassend erfasst.

**Bauordnung  
reguliert Neubautä-  
tigkeit**

Wenn die Sanierungsbehörden im Zuge der Blocksanierung oder anderer Sanierungsvorhaben mehr vorschreiben als die Bauordnung verlangt, haben sie bei der Durchsetzung Schwierigkeiten, weil es für die HauseigentümerInnen keine zwingenden Verbindlichkeiten gibt.

Die Sanierungspraxis zeigt, dass Verbesserungen bei Sanierungen hinsichtlich der allgemeinen Bebauungsstruktur (zusam-

**Bauordnung sieht  
nur Erhaltungsp-  
flicht vor**

menhängende Maßnahmen wie Entdichtung, Verbesserung der Lichtverhältnisse, Schaffung von Gemeinschaftsräumen, Schaffung von Grünflächen oder Spielflächen) nur sehr zeit- und kostenaufwändig durchsetzbar sind.

Die zunehmende Nachfrage am Immobilienmarkt nach gründerzeitlichen Wohnungen und Stadtgebieten reduzierte die Förderungsinteressen der EigentümerInnen. Die mit der Sanierungsförderung verbundenen Auflagen können (Teil-) Abrisse bedeuten, dadurch gibt es weniger vermietbare Flächen.

Die Altbau-Wohnungen werden auch ohne verbesserte Licht- und Luftverhältnisse rasch vermietet, weil sie häufig als Wochentagswohnungen genutzt werden. In der Freizeit fahren die BewohnerInnen ins Grüne (Stadtflucht am Wochenende). In diesem Fall sanieren einige EigentümerInnen ohne öffentliche Förderungen, weil sie Entdichtungs- bzw. Abbruchmaßnahmen für eine gute Verwertung nicht für notwendig halten.

**rechtliche Absicherung der Blocksanierungsziele**

Oder sie vermieten unsanierte Wohnungen, die wegen eines geringen Ausstattungsstandards als ‚leistbare Wohnungen‘ immer gefragt sind, an bestimmte soziale Gruppen. In diesem Fall sind die EigentümerInnen an einer umfassenden Haussanierung bzw. an Sanierungsförderungen nicht interessiert.

In beiden Fällen wollen etliche VermieterInnen keine Beschränkung der Mietzinsbildung<sup>3</sup>, die sie mit einer Sanierungsförderung in Verbindung sehen. Daher ist eine gesetzliche Sicherung der o.g. Maßnahmen für die gesamte urbane Transformation heute wichtiger denn je, um die festgelegten Ziele der nachhaltigen Stadtplanung und Stadterneuerung zu erreichen.

Eine Konzentration der Maßnahmen (für die jeweiligen Blocksanierungs- bzw. Stadterneuerungsgebiete, die struktur-verstärkt werden und/oder einen Beispielscharakter aufweisen müssen) ist die einzig effiziente Methode: Sie muss von allen zuständigen Ämtern und der Politik gemeinsam getragen werden.

Diese Art des Vorgehens ermöglicht ein höheres Umsetzungspotenzial der Maßnahmen. Es schafft die Widersprüchlichkeiten der Zielsetzungen aus dem Weg, die zum Teil bei Stadtplanungsprozessen zwischen unterschiedlichen Bereichen auftreten.

Die ohnehin dichte gründerzeitliche Stadtstruktur Wiens wuchs in den letzten Jahren durch die ausgeprägten Dachgeschossausbauten nach oben und wurde dadurch dichter als vorher. Es gibt auch erfolgreiche **Entdichtungsbeispiele** in Wien, die vom wohnfonds\_wien im Zusammenarbeit mit den beauftragten ArchitektInnen initiiert und gesteuert worden sind. Aber leider sind diese noch Einzelbeispiele, die nur mit viel Engagement der Mit-

---

<sup>3</sup> § 62 Wiener Wohnbauförderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz, WWFSG 1989

arbeiterInnen des Wohnfonds und der beauftragten Planungsteams erreicht worden sind.

Aber die Erhöhung der Bebauungsdichte in den dichtbebauten Stadtgebieten Wiens (vertikales Wachstum) geschieht flächendeckender als die mühsam erreichte Entdichtung im Zuge der Sanierungsvorhaben.

Die **Flächenwidmungspläne (bzw. Bebauungspläne)** regulieren in den gründerzeitlichen Stadtstrukturen die Nutzungswidmungen, Bauhöhen, langfristig zu erhaltende Bauteile und Grünflächen. Sie geben Beschränkungen bei Umbau- Zubau- und Neubaumaßnahmen im Bestand vor. Kurz- oder mittelfristig gesehen haben jedoch diese Planungsbestimmungen keine greifbare Wirkungskraft. (Zum Beispiel bleiben die Hofflächen, die versiegelt sind, weiterhin unverändert, obwohl die Flächenwidmungspläne eine gärtnerische Gestaltung vorsehen).

**Flächenwidmungspläne für Blocksanierung**

Die Blocksanierung setzte sich in den letzten Jahrzehnten neben der intensiven Wohnraumsanierung zunehmend gegen die bestehende hohe Dichte der Bebauungsstrukturen und für die Begrünung bzw. für Grünflächen ein.

Der für die Steuerung der Blocksanierung zuständige Bereich, der ‚wohnfonds\_wien‘ (Fonds für Wohnbau und Stadterneuerung), handelte nach den Prinzipien der s.g. ‚sanften Sanierung‘. Die Finanzierung einer umfassenden Sanierung durch Wohnbauförderung ist mit Auflagen verbunden. Die Auflagen für die vorgesehenen Baumaßnahmen bei Sanierungsvorhaben betreffend Baudichte und Freiräume, die aus der Blocksanierungsplanung hervorgehen, sind nach dem Beschluss der MA 21-Kommission eine verbindliche Voraussetzung für einen Förderungszuspruch. Dabei geht es vordergründig um die Verbesserung und Standardhebung von klassischen Wohngeschossen, sowie um deren natürliche Belichtung und Versorgung.<sup>4</sup>

Erdgeschosse bleiben zwar nicht ganz außerhalb des Blickwinkels der Konzeptüberlegungen. Sie liegen aber nicht unbedingt im Mittelpunkt der (Block-)Sanierungsüberlegungen. Die aktuelle Entwicklung zeigt, dass ohne Lösungen für die gesicherte Nutzungsmischung in Gebäuden und für die Straßenebene die Stadterneuerungsaufgaben nicht ganz vollendet werden können.

**Erdgeschosszone als Wohnumfeld im Mittelpunkt der Stadtsanierung**

---

<sup>4</sup> § 38: Bei der Förderung von Sanierungsmaßnahmen ist ein möglichst hoher Anteil von Verbesserungsarbeiten mit dem Ziel einer Verbesserung der Bausubstanz und der Beseitigung von Substandard anzustreben. Sanierungsmaßnahmen mit einem geringen Anteil von Verbesserungsarbeiten und ausschließlich Erhaltungsarbeiten im Sinne des Mietrechtsgesetzes an oder in Wohnhäusern dürfen nur gefördert werden, wenn Wohnungen der Ausstattungskategorie C und D überwiegen und insoweit der Hauptmietzins gem. § 15 a Abs. 3 Z 2 des Mietrechtsgesetzes durch die auf Grund dieser Erhaltungsarbeiten erhöhten Hauptmietzinse überschritten wird. Q: Wr. Wohnbau-förderungs- und Wohnhaussanierungsgesetz 1989

In den letzten Jahren liefen in Wien einige kulturelle Programme gegen den Leerstand und die Verödung mancher Straßenzüge. Die Vergleiche zeigen aber, dass nur an Hand von baulich-architektonischen, sozialen und verkehrs-organisatorischen Verbesserungen längerfristig und erfolgreich belebt und transformiert werden kann.

Im Rahmen der Blocksanierungsprojekte werden zwar immer wieder Bestandsaufnahmen für die Erdgeschossnutzungen sowie punktuelle Lösungsvorschläge für die Freiraumgestaltung des jeweiligen Gebiets gemacht, aber für die öffentlichen Räume sind die jeweiligen Bezirke zuständig. Es gibt für den wohnfonds\_wien kein Instrument, um Einfluss auf die Umsetzung der Blocksanierungsmaßnahmen in den öffentlichen Bereichen sowie in den Straßenräumen auszuüben.

**Erdgeschosszone  
als soziale und wirtschaftliche Aufgabe  
der Stadtsanierung**

Hier ist es noch wichtig, einen **Handlungsbedarf** aufzuzeigen, dass nämlich die **Stadterneuerungsziele** unbedingt **von allen planenden und ausführenden AkteurInnen** getragen werden müssen. Dazu gehören die Bereiche der Stadtverwaltung wie Stadtplanung, Stadtgestaltung, Verkehrsplanung und -organisation, Baubehörde, Umwelt- und Grünraumplanung und auch als Umsetzungsorgane (betreffend öffentliche Räume bzw. Straßenräume) die Bezirkspolitik. Ein Zusammenwirken der unterschiedlichen Ressorts wird zunehmend wichtiger, weil die Ressourcen knapper und die Aufgaben komplexer werden. Die Rolle der **Dezentralisierung** bei der Umsetzung ist verstärkt zu hinterfragen, um **eine nachhaltige Transformation** der städtischen Gebiete zu garantieren.

**Zielfokussierung  
für nachhaltige Erdgeschoss-  
Entwicklung**

Eine **Widmungsfreiheit** (Nutzungsneutralität) für die Erdgeschosszone in gründerzeitlicher Bebauung würde eine offene Nutzbarkeit von leerstehenden Erdgeschossräumen ermöglichen. Das schafft Nutzungsflexibilität.<sup>5</sup> So könnte die gesetzlich vorgeschriebene Stellplatzpflicht bei Umwidmungen/Umnutzungen in der Erdgeschosszone entfallen, die immer wieder finanzielle Hindernisse bei Nutzungsänderungen bzw. bei Änderungen der Raumorganisation verursachen. Eine Kontrolle der Eignung der Raumbedingungen kann durch **gesetzliche Rahmenbedingungen** und **Bebauungsbestimmungen** geschaffen werden. Die Nutzungen wie Abstell- und Lagerflächen

**Widmungsfreiheit  
für Erdgeschosszone**

---

<sup>5</sup> Einer Widmungsänderung (z.B. Widmungsänderung von Wohnung zu Geschäftslokal) bzw. einer baulichen Änderung (außer innerhalb des Wohnungseigentumsobjekt) in einem Wohnungseigentumshaus müssen theoretisch alle restlichen WohnungseigentümerInnen zustimmen. Q: § 16 Wohnungseigentumsgesetz

Weiters gibt es für alle MiteigentümerInnen ein Zustimmungsrecht bei wesentlichen Änderungen oder Nutzungen eines Objektes. (§ 828 ABGB)

könnten (fallbezogen) auch beschränkt, reduziert oder ausgeschlossen werden.

Auch hybride Nutzungen im Erdgeschoss würden zunehmend für neue Arbeitsformen in Frage kommen. Eine Verbindung zwischen Erdgeschoss und darüber liegendem Geschoss kann für ein Wohn-Atelier-Modell in Frage kommen: Oben Wohnen und unten Atelier. Dabei ist die Auswahl der Lage sowie die Bau- bzw. Architekturqualität besonders zu beachten.

Die Sanierungsförderungen richten sich in der Regel nach (vermietbaren) Nutzflächen.<sup>6</sup> So haben die LiegenschaftseigentümerInnen bzw. FörderungswerberInnen der gründerzeitlichen Häuser kein Interesse an Gemeinschaftseinrichtungen (wie Sozialräumen oder Kinderspielräumen) oder an Abstellflächen (für Fahrräder und Kinderwagen) im Erdgeschossbereich.

**Förderung für Gemeinschaftsräume**

Wenn diese Einrichtungen wie auch im Neubau bei Haussanierungen (baurechtlich) vorgeschrieben wären, mussten sie errichtet werden. Es gibt auch Überlegungen, diese Flächen die im Erdgeschossbereich Platz finden könnten mit geringen Mieten vermietbar zu machen. Die Förderungen für Gemeinschaftsflächen würden diese Problem lösen.

Die Müllcontainer verursachen in den großteils kleinen Höfen Probleme. Geruchsentwicklung und Lärmprobleme sind den EigentümerInnen auch bewusst. Auch die Müllräume könnten ausnahmsweise straßenseitig mit einem direkten Zugang im Erdgeschoße unterbracht werden. Das würde die städtische Müllabfuhr beschleunigen und vereinfachen. In diesem Punkt könnten die diesem Bericht aufgezeigten Beispiele als Überzeugungsmittel für EigentümerInnen dienen (In der Stadt Basel verlegte man die Müllsammelstellen zum Teil in die Verkehrsflächen, ohne die Gehsteige in Anspruch zu nehmen).

Entkernungen und Teilabbrüche dienen zur Verbesserung und Aufwertung auch für die Nachbarliegenschaften. Die Sanierungsförderung kann als Steuerungselement für einen Ausgleich zwischen den Liegenschaften eingesetzt werden.

Strategisch wichtige **Entkernungen bestimmter Blöcke** sollten von allen Nachbarliegenschaften finanziell oder durch Flächenaustausch ausgeglichen werden.

**Maßnahmen für den Block als Gesamtstruktur**

Die Maßnahmen für städtebauliche Verbesserungen (z. B. ein (teil-)abgerissener Hintertrakt) bringen folgende Vorteile bzw. Nachteile:

---

<sup>6</sup> Verordnung der Wiener Landesregierung über die Gewährung von Förderungen im Rahmen des II. Hauptstückes des Wiener Wohnbauförderungsgesetzes und Wohnhaussanierungsgesetzes (Sanierungsverordnung 1997)

- unmittelbare Vorteile (wie bessere Sicht-, Luft- und Lichtverhältnisse) für die eigene Liegenschaft aber auch für die Nachbarliegenschaften, daher eine Aufwertung der davon profitierenden Immobilie,
- aber auch einen Verlust an vermietbaren Flächen im Zuge der Entdichtungsmaßnahmen.

Diese Positiva und Negativa sollten bilanziert und innerhalb der behandelten Blockstruktur ausgeglichen werden. Die Förderungsprinzipien könnten hier angepasst werden. Die EigentümerInnen der Liegenschaften, die zum Abbruch bereit sind, könnten mehr finanzielle Unterstützung bekommen, die angrenzenden Liegenschaften dafür weniger, weil die Entwicklung dieser Immobilien durch die verbesserten Rahmenbedingungen eine neue Dynamik bekommt.

Aus diesem Grund sind die **strategischen Ankäufe** der Stadt wichtig. Der Kauf von strategisch wichtigen Liegenschaften oder nur von Hoftrakten in einem Block kann diese Art von Ausgleich und vor allem seine Durchsetzbarkeit leichter ermöglichen.

Die entdichtete Blockstrukturen können in den meisten Fällen für die Erdgeschosszone (zusammen mit den Hofflächen) eine sehr positive Rolle spielen.

Die Erdgeschosse haben häufig Räume, die niedrigen Baustandards aufweisen. Sie werden wegen geringer Nachfrage seit Jahrzehnten nicht saniert und sind wegen Feuchtigkeit und Verkehrsemissionen nicht bis nicht gut nutzbar, daher in sanierungsbedürftigstem Zustand.

**Parterre und Souterrain neugeplant**

Eine EU-Verordnung mit Vorschriften zur Erdbebensicherheit (Eurocode 8) rückt die Erdgeschosse zusammen mit den Souterrains und Kellergeschossen in den Mittelpunkt, sobald im Haus eine wesentliche Umbauarbeit (u.a. Dachgeschossausbau) vorgenommen wird.<sup>7</sup> Entweder müssen nachträglich durchgeführte Änderungen an Mauerwerken rückgängig gemacht oder entsprechende Ersatzmaßnahmen zur Erdbebensicherheit getroffen werden.<sup>8</sup> Gerade die Erdgeschosse sind besonders davon betroffen, weil die meisten Änderungen (Raum-Zusammenlegungen, Raumeinteilungen) in diesem Bereich statt gefunden haben, weil die wechselnden NutzerInnen in den letzten 100 Jahren unterschiedliche Raum-bedürfnisse hatten.

---

<sup>7</sup> Diskussionsveranstaltung der IG–Architektur zum Thema Dachgeschossausbau, Wien 2007

<sup>8</sup> „Zusammenfassende gutachterliche Feststellung, dass das Gebäude dem ursprünglichen statischen/konstruktiven Zustand (originärer Zustand) im wesentlichen entspricht -“ Q: Merkblatt der MA 37 Gruppe S, „Statische Vorbemessung“ 2006

In diesem Sinne könnten die baulichen Verbesserungen in der Erdgeschoss- und Kellergeschossebene auch für Dachgeschossausbauvorhaben die nötigen Voraussetzungen erbringen.

Es gibt einen starken Erneuerungsbedarf der Erdgeschosse und Kellergeschosse. Sie könnten durch bauliche Instandsetzungsarbeiten (neue Fundamentplatten, -wannen) sowohl trocken gelegt als auch statisch stabilisiert werden.

Danach könnten die Räume auf der Straßenebene und die unterhalb der Straßenebene unterschiedlich genutzt werden. Es gibt dafür bereits gebaute Beispiele in Wien. Durch eine Teilabsenkung der Hofflächen sind moderne (licht durchflutete) **Wohnungen mit Gärten auf Souterrainniveau** möglich geworden.

Das schlechte Image von Erdgeschoss- und Souterrainwohnungen könnte durch positive Beispiele insb. bei den PlanerInnen korrigiert werden.

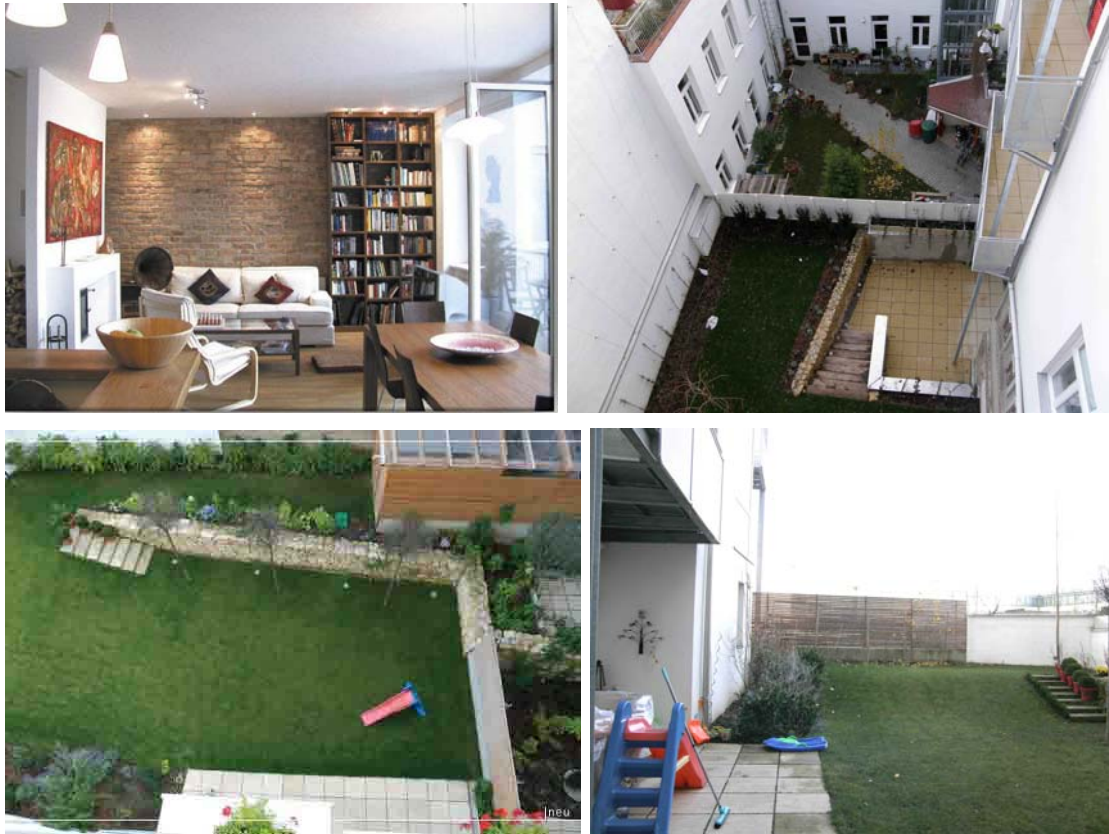
**Wohnen im Erdgeschoss**

Eine Voraussetzung für die erfolgreiche Transformation der untersten Ebenen eines Altbauhauses sind geeignete Architekturlösungen (insb. Die Qualität der Architektur) und die Beschaffenheit der **Hofflächen**, die **grün und** verhältnismäßig **groß und gut belichtet** sein müssen. Der Abriss von Hintertrakten im Rahmen eines Blocksanierungsprojektes könnte durch eine Verbesserung der Hofflächen und den Gewinn neuer Nutzflächen besser argumentiert werden.

Die geschlossene Hofstruktur kann durch Durchgänge und Teilöffnungen im Erdgeschossbereich geöffnet bzw. gelockert werden. Die Sichtverbindung zwischen einem grünen Hof und dem Straßenraum könnte die Attraktivität in beide Richtungen erhöhen.

Die teils unter dem Straßenniveau liegenden Stockwerke könnten mit den oberirdischen Stockwerken verbunden werden um eine hybride Nutzung in einer Nutzungseinheit zu erreichen. Der Bedarf nach einem Mix aus Wohnen und Arbeiten - beispielsweise auf zwei Ebenen - wird weiterhin steigen. Diese nachhaltige Art zu Leben und Arbeiten kann ermöglicht werden, wenn die Räume unten für Büros, Ateliers, Werkstätten etc. und oben für den Wohnbedarf verwendet werden.

Einige BauträgerInnen berichten, dass die Nachfrage nach einem Mix aus Wohnen/Arbeiten eher gering ausfällt. Aber die in diesem Zusammenhang erwähnten Standorte waren eher in Randlagen der Stadt und nicht in gründerzeitlichen bzw. innerstädtischen Gebieten.



**78. Abgesenkte Gärten für Souterrain-Wohnungen  
14. und 15. Bezirk, Wien**



**Soziale Einrichtungen** könnten in geeigneten Lagen mit entsprechenden Straßenprofilen oder Hof-Orientierungen verstärkt in den Erdgeschossräumen unterbracht werden. Die angesprochenen EigentümerInnen im Pilotgebiet Ilgplatz-Stuwerstraße reagierten positiv auf diese Möglichkeit. Die baulichen Gegebenheiten bedürfen baulicher Adaptierungen wie u.a. für behindertengerechte Nutzungsmöglichkeiten.

Einrichtungen wie kleine Wohngemeinschaften für Senioren und Behinderte oder Beratungsstellen werden durch anerkannte Vereine den Förderungsstellen vorgeschlagen. So werden diese neuen Standorte – falls eine Förderung gewährt wird – baulich adaptiert. In der Regel müssen diese Maßnahmen sehr schnell durchgeführt werden. Wenn die angebotenen EG-Räume den baulichen und räumlichen Voraussetzungen von Anfang an nicht entsprechen, kommen sie eher nicht in Frage. Dies erschwert die Vermietung bzw. die Nutzung von Erdgeschossräumen.

**mehr alternative  
Wohnformen im  
Erdgeschoss (mit  
Garten)**

Die EigentümerInnen auf der anderen Seite wollen keine Investitionen in Verbesserungen oder entsprechende Adaptierungen der Erdgeschossräume vornehmen, bevor sie einen konkreten Mieter/in haben. So entsteht eine Patt-Situation. Hier würde das Zusammenbringen von potenziellen MieterInnen mit VermieterInnen durch eine Vermittlungsarbeit helfen.

Erdgeschosse könnten in vielen Fällen (ohne Lift oder Rampe) direkt von der Straße zugänglich sein. Das kann die BewohnerInnen von Lift und Rampen unabhängig machen. Außerdem könnten die begrünten Höfe oder die neuerrichteten Vorgärten dem Freiraumbedarf der BewohnerInnen der Erdgeschosswohnungen dienen.

## Visionen für Erdgeschoss-Neu

In diesem Abschnitt werden an Hand von typologischen Beispielen zur nachhaltigen und bewohnerfreundlichen Straßenraumplanung neue Gesichter zweier Straßenzüge (Stuwerstraße und Erlafstraße) dargestellt.



### 79. Überblicksplan des Blocksanierungsgebiets Ilgplatz-Stuwerviertel

Q: MA 21, Stadt Wien

## Austausch zwischen Hof- und Straßenflächen

Es ist allgemein bekannt, dass die LiegenschaftseigentümerInnen die Hofflächen möglichst flächendeckend versiegeln und ohne Gestaltungs- und Wartungsaufwand stilllegen. Vorschläge für Durchgänge, Wegführungen oder zu Nutzungsmöglichkeiten von Hofflächen werden kaum akzeptiert.

Auf der anderen Seite gibt es die Probleme mit den leerstehenden und untergenutzten Erdgeschossräumen.

Ein Austausch zwischen den öffentlichen und halböffentlichen Flächen in den Sanierungsgebieten könnte die folgenden Probleme der gründerzeitlichen Bebauung lösen:

- Leerstand der Erdgeschossräume, der Image- und Identitätsprobleme sowie Flächenverluste verursacht und
- Knappheit der offenen/grünen Räume, die die Abwanderung der StädterInnen verursacht.

Die **Nutzungsrechte** öffentlicher Flächen könnten gegen private Flächen (auf einen angemessenen Zeitraum limitiert) ausgetauscht werden:

- eine streifenförmige Grün-Fläche (**Vorgarten**) an der Gebäudekante im öffentlichen Straßenraum für die/den Liegenschaftseigentümer/in,
- private Hofflächen im Blockinneren für die öffentliche Hand.

Folgende Vorteile könnten dadurch erzielt werden:

- Wenn die Flächen im Hof durch die ausgetauschten Verfügungsrechte nutzbar und gestaltbar gemacht werden, können die üblichen Schwierigkeiten bei der **Zusammenlegung der Hofflächen** wesentlich reduziert werden.
- so können die ‚unberührbaren Hofflächen‘ je nach städtebaulicher Beschaffenheit der Hofstruktur als nutzbare bzw. begehbare **Grünflächen durch die öffentliche Hand** gestaltet werden,
- bislang fehlende Aufenthaltsräume und ggf. Kleinkinderspielflächen können somit für die BewohnerInnen der Blockstruktur geschaffen werden,
- ein in der Erdgeschosebene durch Passagen und Durchgänge geöffneter Block kann fallweise den Fußgerverkehr (durch kurze und attraktive Wegführungen) unterstützen,
- auf der anderen Seite können die privat zu betreuenden Vorgärten zu einer Aufwertung von Erdgeschossen und zu einer Erhöhung von deren Nutzbarkeit (als Arbeits- und Wohnfläche, als betreute Wohngemeinschaft oder Gastronomiebetrieb) beitragen,
- geringere Verkehrsflächen bedeuten geringere Wartungs- und Reinigungsarbeiten; die Versorgungsleitungen können im Bereich der nicht befestigten Vorgartenflächen ggf. leichter gewartet werden,
- die Vorgärten schaffen einen Grünbereich und zugleich eine Pufferzone zwischen Erdgeschoss und Verkehrsfläche bzw. zu den dicht parkenden Pkws.

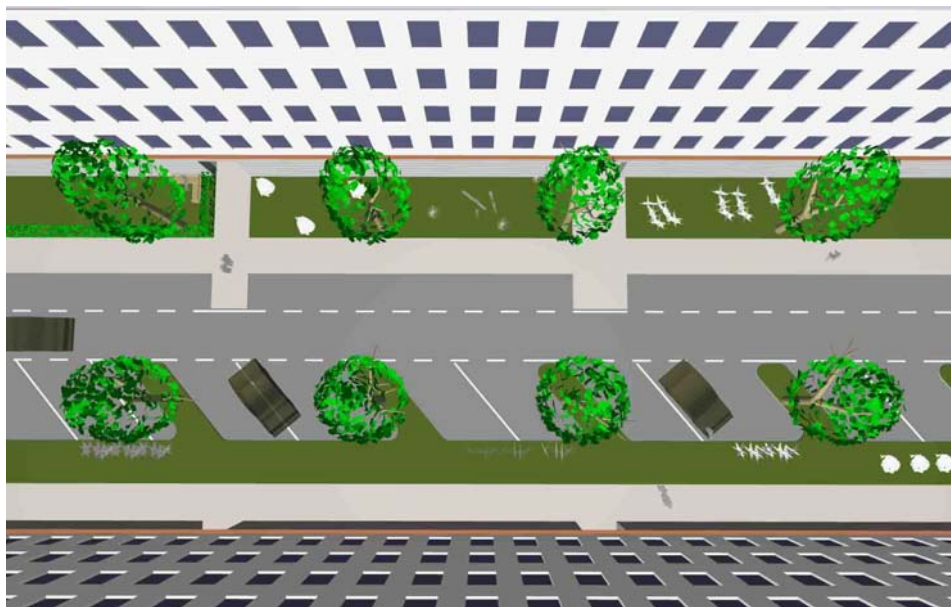
Die Beschaffenheit der Bebauungsstruktur bestimmt die Machbarkeit: Die breiteren Straßen der gründerzeitlichen Bebauung (mit rund 18,96 m wie im Stuwerviertel) eignen sich für eine Implementierung von Vorgärten. die Höhe der Gebäudezeile und die Breite der Straße spielen dabei eine direkte Rolle.

## Stuwerstraße als ‚Vorgarten‘-Straße

Die folgenden Abbildungen zeigen schemenhafte Überlegungen für eine neue Gestaltung der Stuwerstraße im Pilotgebiet bzw. Blocksanierungsgebiet ‚Ilgplatz‘ mit einer Vorgartenreihe an der nördlichen Häuserzeile.



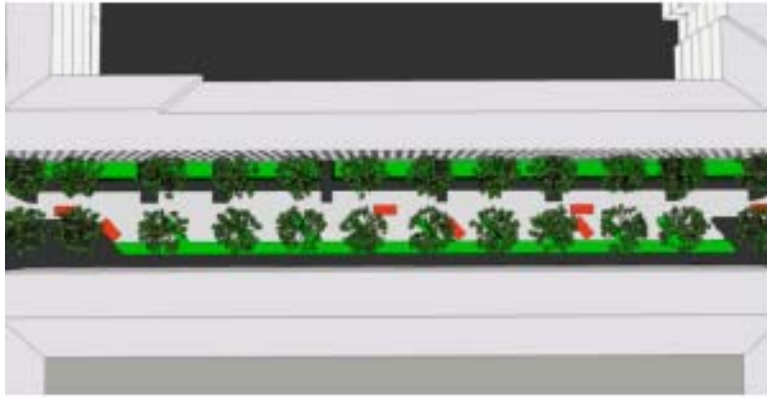
80. Blick in die Stuwerstraße - heute



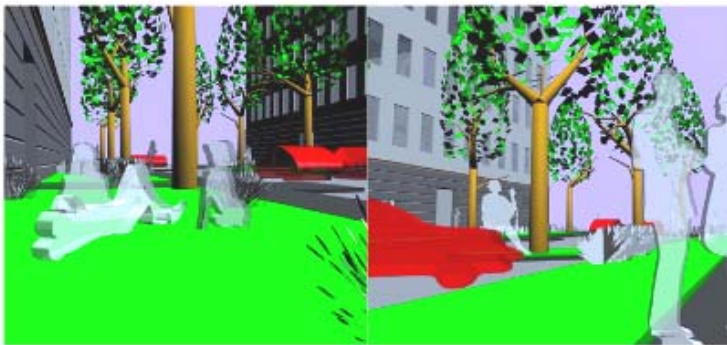
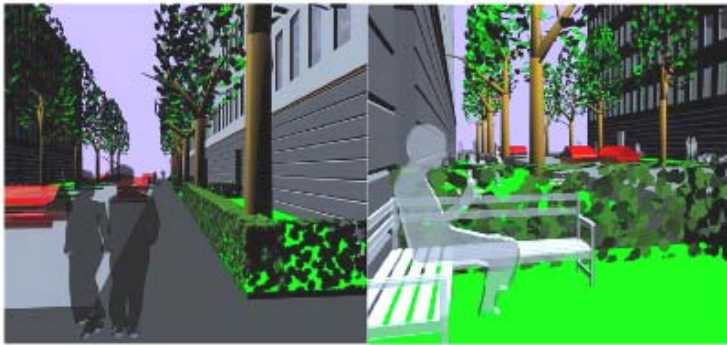
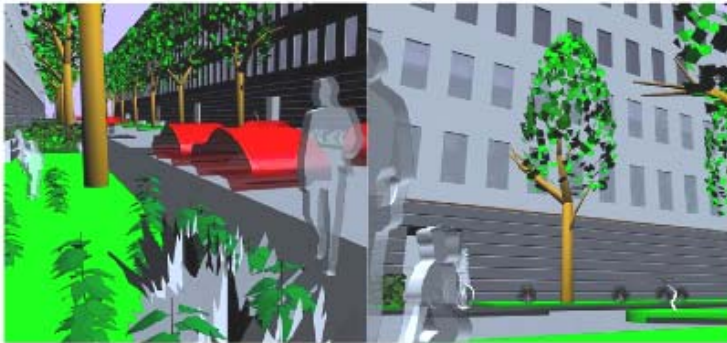
81. Blick in die Stuverstraße - morgen



**82. Blick in die Sturzerstraße – Vorgärten - morgen**



83. Schematische Darstellung der Straßengestaltung - morgen



84. Straßenleben in der Stuverstraße - morgen



## Straße als grüner Hof; Wohnen am Park

Im Hinblick auf die leerstehenden Pkw-Stellplätze in den Straßenräumen des Stuwerviertels könnte ihre Zahl reduziert werden. Es werden auch künftig im neuen Entwicklungsgebiet Wilhelmkaserne zusätzlich neue Garagenplätze entstehen.

In diesem Zusammenhang könnte die Erlafstraße in eine multifunktionale Hoffläche umgenutzt werden. Der angrenzende halböffentliche Hof des Gemeindebaus, der von den BewohnerInnen kaum genutzt wird, könnte als Erweiterung des Straßenhofs gestaltet werden.

Die Erlafstraße bildet eine Achse zwischen dem Max-Winter-Park und der Volksschule Wolfgang Schmälzl-Gasse (im Westen) und dem Gymnasium in der Wohlmutterstraße (im Osten), daher wird sie von Kindern und Jugendlichen häufig frequentiert.



### 85. Blick in die Erlafstraße

Die Hausanlage der Gemeinde zeigt Erneuerungsbedarf. Die Wohnungen in den schmalen U-förmigen Baukörpern an der Erlafstraße könnten - hofseitig - durch einen Vorbau erweitert und energetisch verbessert werden. Dieser Vorbau (zum Teil mit verglasten Balkonen und Wintergärten) würde eine Puffer-Rolle zwischen dem öffentlichen (geöffneten) Platz zur Straße und privaten Wohnräumen spielen. So kann ein hierarchischer Übergang zwischen Öffentlichem und Privatem ermöglicht werden.



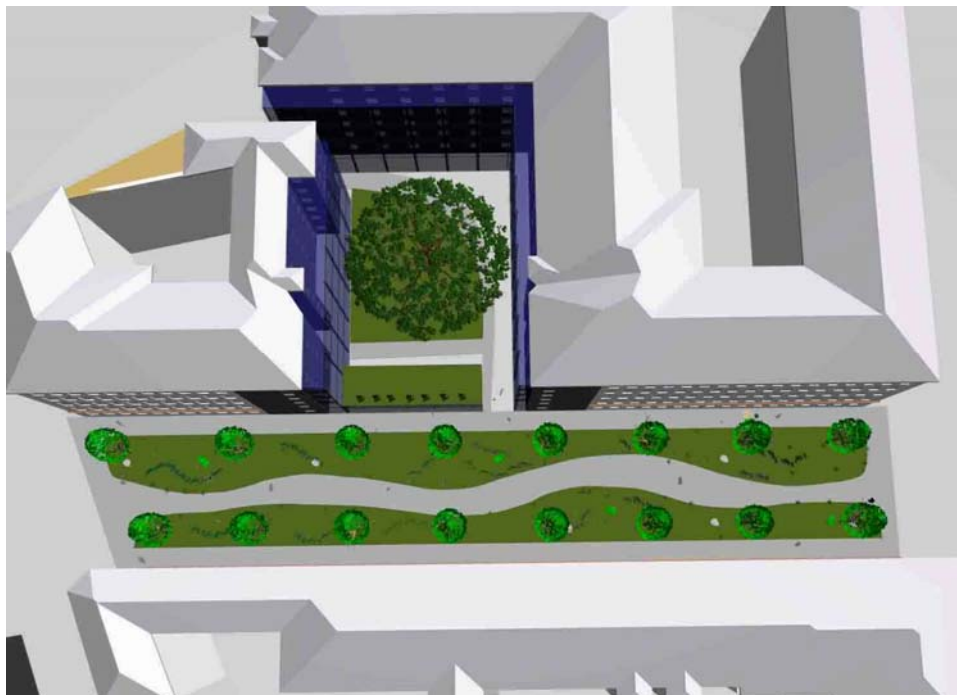
**86. Blick in die Erlafstraße - heute**



**87. Gemeindefhof, Erlafstraße**



88. Planskizze zu einem Straßen-Hof - Erlafstraße

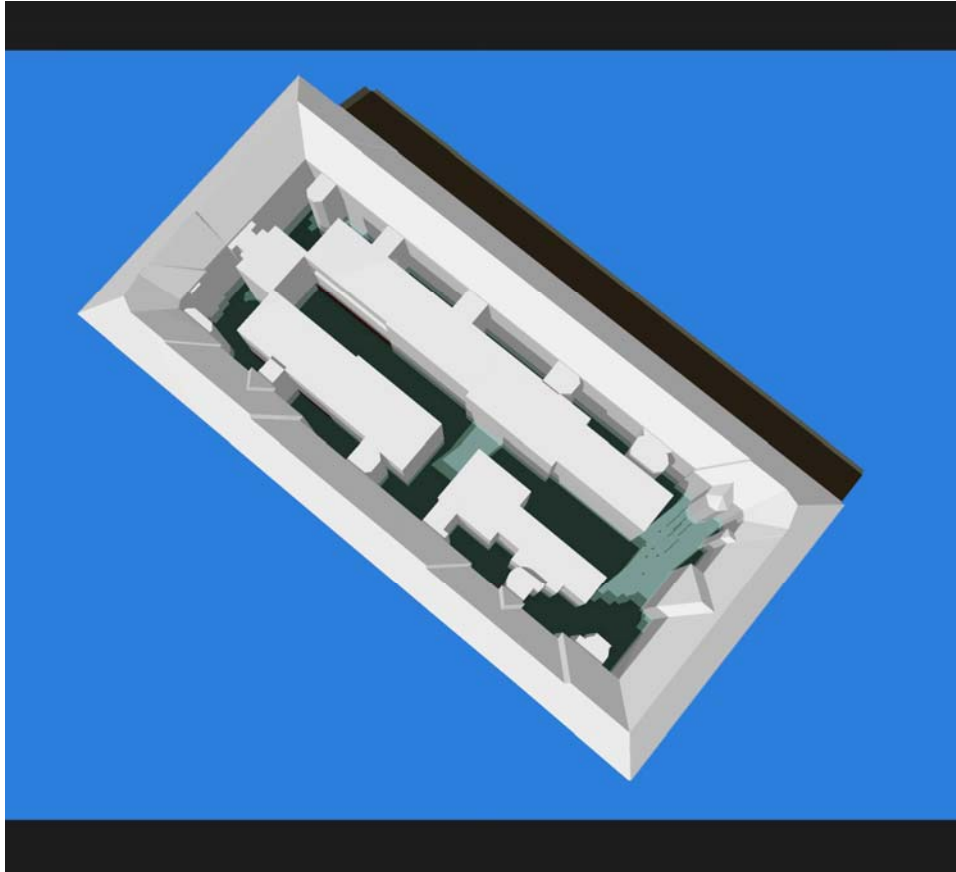


89. Erlaf(straße)-Hof von oben - morgen



**90. Gemeinde-Hof mit oder ohne Zubau, Erlafstraße**





**91. Der typische Wiener-Block zwischen der Stuwerstraße und dem Max-Winter-Platz – vor den Blocksanierungsmaßnahmen**

## **Ausblick**

Das Nutzungspotenzial der gründerzeitlichen Erdgeschosse ist sehr eng mit der städtebaulichen Situation verflochten. Die Nachhaltigkeit der Maßnahmen wird zunehmend wichtig, um die Qualität des Stadtlebens langfristig abzusichern.

Die Blocksanierung (Baublockmanagement) ist als ein komplexes Beteiligungsverfahren unter Einbeziehung aller politischen und administrativen Stellen einerseits, der BewohnerInnen und sonstigen NutzerInnen des Block-sanierungsgebiets andererseits zu sehen. Die BewohnerInnen spielen hier eine besondere Rolle, weil sie anderes als im Neubaubereich bereits im Gebiet ansässig sind.

Heute sind enge Vernetzungen für gemeinsame Ziele sowie strategisches und transparentes Handeln seitens der Stadtverwaltungsbehörden (u.a. Stadtplanung, Stadtentwicklung, Stadterneuerung, Umweltschutz, Verkehrsplanung, Wirtschaftsförderung, Sanierungsförderung) von besonderer Bedeutung. Die zum Teil widersprüchlichen, rechtlichen und förderungstechnischen Vorschriften verhindern bzw. verlangsamen die Umsetzung und Durchsetzung der nachhaltigen Ziele.

Das Wiener Blocksanierungsmodell ist international anerkannt und als soziales Stadterneuerungsprogramm bereits preisgekrönt. Die Stadterneuerung stellt auch die Stadt Wien von Jahr zu Jahr vor neue Herausforderungen, die bewegliche Ziele erfordern. Hier werden einige Verbesserungs- bzw. Optimierungsvorschläge nochmals zusammengefasst, die unmittelbar die Situation der Erdgeschosszone und des Straßenniveaus betreffen.

Die städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen wie Entdichtungen durch Hoftraktabbrüche und Schaffung von Grünräumen durch Hofgestaltungen sollten weiterhin im Mittelpunkt des Blocksanierungsprogramms stehen. Ihr Umsetzungsgrad zeigt Handlungsbedarf; die Überzeugungsarbeit bei den LiegenschaftseigentümerInnen stößt an ihre Grenzen. Hier ist eine Erweiterung der bestehenden Maßnahmen bzw. neue Instrumente gefragt, die auch nicht nur von dem für Sanierungsmaßnahmen des wohnfonds\_wien gesteuert werden sollten. Für die Absicherung der städtebaulichen Sanierungsziele sind verbindliche Instrumente auf unterschiedlichen Ebenen der Stadtorganisation notwendig.

Wegen der unmittelbaren Relevanz der angrenzenden Straßenräume für die Erdgeschosszone ist auch eine koordinierte Vor(an)gehensweise aller amtlichen und politischen Entscheidungstragenden hinsichtlich Finanzen und Planen (Bezirk und Dienststellen der Stadt) unumgänglich.

Um die ursprünglichen Ziele der Blocksanierung zu erreichen und auch zu erweitern sind folgende neue Instrumente einzusetzen:

- Die **Förderungen für städtebauliche Maßnahmen** (Entdichten, Grünraumschaffung und Verkehrsberuhigung) bzw. für die Erdgeschosszone sollten mehr als bislang Schwerpunkte der Sanierungsförderungspolitik sein, weil gerade diese Maßnahmen nicht breit genug umgesetzt werden können. Die Verbesserung des Wohnumfelds würde mehr Dynamik in der Investitionsbereitschaft der EigentümerInnen auslösen.
- Die **Bauordnung Wien** sollte die Sanierungstätigkeit (ebenso wie die Bezug auf Neubautätigkeit) zu Gunsten der allgemeinen Interessen regulieren und für die Anforderungen der Sanierungsbehörden eine rechtliche Basis schaffen: Über die - in der Bauordnung (bzw. nach 3 § MRG, § 4 und § 6 MRG) vorgesehene - Erhaltungspflicht hinaus, müssten die Bauwerber/ innen bei einem Umbau- oder Zubau- bzw. Sanierungsvorhaben bestimmte Voraussetzungen erfüllen: Schaffung von Gemeinschaftsräumen, Verbesserung der Licht- und Besonnungsverhältnisse, Nachweis eines Grünflächenanteils (vertikal wie horizontal), Errichtung von Klein-kinderspielflächen sowie barrierefreien Müllsammel- und Abstellflächen - ohne das

Wechselspiel zwischen Erd-geschoss und Straßenraum zu stören.

Die Kompetenz der Baubehörde ist hier besonders wichtig, weil die Kontrolle des Erfüllungsgrades bzw. der Erfüllbarkeit dieser ‚neuen‘ Maßnahmen am Bestand komplexer ist, als bei Neubauvorhaben. Die Endkontrolle zur Fertigstellung bekommt hier ein besonderes Gewicht, weil die vorgeschriebenen Maßnahmen auch wirklich realisiert werden müssen. (z.T. Sanierungsbehörde)

Allerdings erzeugen Neubauten in der gründerzeitlichen Bebauung bezüglich der Erdgeschossnutzungen mehr Probleme, weil sie in der Regel mehr Dichte als der umgebenden Bestand aufweisen und sich mehr als Altbauten mit den blinden Fassaden der Parkgaragen und Abstellräume zur Straße wenden. Hier sollten auch Baugesetze geändert werden, um die Qualität der Straßenräume anzuheben.

- Außerdem sollten **die Flächenwidmungs- bzw. Bebauungspläne** für die gründerzeitlichen Gebiete Richtwerte für die max. bauliche Dichte festlegen, die den eventuellen Nachverdichtungen der ohnehin sehr dicht bebauten Gebiete verbindlich entgegen wirken würden.
- Die aktuellen Flächenwidmungspläne sehen in den Hofflächen (wieder) die niedrigen Bauklassen (z.B. BK I) vor, die eine zusätzliche Verdichtung bedeuten können. Diese Art von Hofbebauungen sollten nur im Falle eines (Teil-)Abbruches des Hoftraktes möglich gemacht werden (durch festgelegte max. Dichte der Liegenschaft und des gesamten Blocks).
- Die Flexibilität und gleichzeitige Qualität der historischen Bebauung in den Bebauungsplänen abzusichern, bedarf einer umfassenderen Planungstechnik: die Flexibilität für Abweichungen von den Bebauungsplänen, deren Ausmaß durch die MA 21-Kommission festgelegt wird, wäre zu erweitern und zu vertiefen: Dafür sind Untersuchungen mit nötigen Simulationen und Variationen zu Belichtungs, Besonnungs- und Sichtverhältnissen anzustellen; auch Grundlagen wie u.a. Bewohnerstrukturen, Einkommensverhältnisse der BewohnerInnen oder das bauliche (grundrissbezogene) Veränderbarkeits-potenzial sollten eine größere Rolle spielen. Nur so können Schwerpunkte für die (städte-)baulichen Maßnahmen festgestellt werden, um greifende Handlungswege zu entwickeln.
- Diese mögen heute weniger mit der Anhebung der Wohnungsausstattungskategorien zu tun haben, als viel mehr mit der Verbesserung der Bebauungsstruktur. Die städtebaulichen Verbesserungs-

maßnahmen kommen aber auch den Nachbarliegenschaften zugute. Um Akzeptanz für ihre Durchführung zu erreichen, könnten finanzielle Ausgleichsmaßnahmen überlegt werden, um die Vorteile der Aufwertung gerecht zu verteilen.

- Im Moment grenzen einige der (Block-) Sanierungsgebiete an die strategischen Zielgebiete der Stadtplanung, die wegen der bereits vorhandenen guten Erschließung und der künftigen Imageaufwertung dieser Viertel ohnehin eine Dynamik bekommen werden. Die sanierungsdringlichen Gebiete, die schwächer an Infrastruktur- und Versorgungsnetze angeschlossen sind, könnten mehr Gewicht bei Blocksanierungsmaßnahmen bekommen.
- Eine **Bündelung der Maßnahmen** in den Blocksanierungsgebieten (wie Schaffung und Gestaltung von Grünanlagen und fußgeherfreundliche Straßenräume) könnten die Erdgeschosszone nachhaltig beleben. Diesbezüglich sind die BewohnerInnen einzubeziehen. Experimentelle Lösungen sollten ausprobiert und positive Beispiele geschaffen werden und sie sollten durch eine Öffentlichkeitsarbeit Verbreitung finden. Die Tätigkeitsfelder der verschiedenen Ressorts der Stadt für Sanierung, Grünflächen, Verkehr und Straßenraumnutzung sowie architektonische und städtebauliche Planung und auch die Organisationen für Wirtschaftsförderungen berühren die Blocksanierung. Auch eine verstärkt konzentrierte und koordinierte Fokussierung der Sanierungs-, Wirtschafts-, Grünraum- und Kulturförderungen könnten mehr Erfolge (insbesondere für Erdgeschosszone) erzielen.
- Eine **Evaluierung** der abgeschlossenen Blocksanierungsvorhaben, mit entsprechenden Zahlen und Fakten, gekoppelt mit einer Öffentlichkeitsarbeit könnte die verdiente größere Akzeptanz und Anerkennung bringen. Dadurch kann eine treffsicherere Neuorientierung und Optimierung des Programms ermöglicht werden. Transparenz und Öffentlichkeitsarbeit gehören heute international zu den meist propagierten Eigenschaften für moderne Verwaltung und Planung.
- Das **lokale Engagement** und die Präsenz der Blocksanierungsverantwortlichen sowie ihre Kooperation mit den lokalen Organisationen und BewohnerInnen, auch an Hand von informellen bzw. ungezwungenen Beziehungen, stehen für die sozialen Aspekte der Sanierungsprogramme.
- Eine **Förderung der Gemeinschaftsflächen** (allgemeine Flächen des Hauses, die nicht vermietbar sind) könnte für ihre Errichtung am Bestand eine große Mo-



tivation sein. Dafür sollte die Förderung der Pkw-Plätze abgeschafft werden, die die Erdgeschosszone eindeutig negativ beeinflussen und Sicherheitsprobleme verursachen.

- Die straßenseitigen **Balkone** auch im gründerzeitlichen Bestand können ggf. eine Belebung der Erdgeschosszone bewirken. Die Gestaltungsmerkmale sind hier besonders wichtig (wie Material, Konstruktion, Größe usw.)
- Die **Widmungsfreistellung** der Erdgeschosszone für Nutzungen wie Wohnen, Büro, Kulturelles oder Kleinstgewerbe (auch Gastronomie) würde einige Erleichterungen für die Nutzbarkeit der Erdgeschossräume bringen, nicht nur wegen der abzuschaffenden Stellplatz-Nachweispflicht, die für die Keinstnutzungen bei Umwidmungen eine erhebliche finanzielle Last bilden kann.
- Die **Förderungen für Kleinstbetriebe** sind im Moment nicht ausreichend und aktivierend. Hier wird von zahlreichen Interviewpartnern ein starker Verbesserungsbedarf gesehen.
- Die **Förderungen für Hof- und Dachbegrünungen** sind auch nicht ausreichend: Sie könnten (auch für Vorgärten) wirksamer gemacht werden.
- Sanierungs- und Neubautätigkeit kann in H-Traktern in kombinierter Weise betrieben werden. Der Neubau wäre (im Falle eines Abrisses im beengten Hofbereich), unter der Voraussetzung in Betracht zu ziehen, dass der vorgesehene **Neubau-Hoftrakt** bezüglich Höhe, Baukörper und Freiraum die Erfordernisse der städtebaulichen Stadterneuerungsziele erfüllt. In diesem Zusammenhang kann die Gemeinde als Liegenschaftseigentümer agieren, um die neuen Wege aufzuzeigen.

Das Blocksanierungsvorhaben des Pilotgebietes Ilgplatz ist noch nicht abgeschlossen: Wie die vorgesehenen Maßnahmen der gegen Ende 2007 beschlossenen Konzeptplanung umgesetzt werden können, bleibt noch offen. Aber die bisherigen Erfahrungen und Kontakte im Gebiet zeigen ähnliche Verhältnisse wie die derjenigen Blocksanierungsverfahren, die in den letzten Jahren abgeschlossen wurden. Der erhitzte Immobilienmarkt und das Ausmaß der Dachgeschoss-ausbautätigkeit werden auch weiterhin für die Blocksanierung einiges bewirken.

## Abbildungsverzeichnis

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1.  | Wohnungen nach Ausstattungskategorien 2001  | 16 |
| 2.  | Wiener Wohnungsbestand: Wohnungsausstattung   | 17 |
| 3.  | Eigentumsverhältnisse der gründerzeitlichen Bauten  | 18 |
| 4.  | Zielgebiete Sanierungsförderung   | 20 |
| 5.  | Ablauf der Blocksanierung   | 24 |
| 6.  | Blocksanierungsgebiet Davidgasse im 10. Bezirk Wien   | 25 |
| 7.  | Blocksanierungsgebiet Triester Strasse im 10. Bezirk Wien                                       | 26 |
| 8.  | Blocksanierungsgebiet Fockygasse im 12. Bezirk Wien   | 26 |
| 9.  | Blocksanierungsgebiet Ilgplatz im 2. Bezirk Wien  | 27 |
| 10. | Planungsgebiet Ilgplatz im Stuwerviertel  | 28 |
| 11. | Gebäudezustand (Wohnungskategorien)   | 29 |
| 12. | Erdgeschossnutzungen und Leerstand  | 30 |
| 13. | Abweichungen von Bebauungsplänen  | 30 |
| 14. | Konzeptplanung mit Abrissmaßnahmen Blocksanierungsgebiet Ilgplatz                               | 31 |
| 15. | Abrissmaßnahmen im Blocksanierungsgebiet Triesterstrasse  | 31 |
| 16. | Sanierung mit Entzonung in der Sperrgasse 17, 15. Bezirk Wien                                   | 32 |
| 17. | Sanierung und Neubau in der Streffleurgasse 4, 20. Bezirk Wien                                  | 32 |
| 18. | Straßenprofil im Samariterviertel, Berlin   | 33 |
| 19. | Straßengestaltung im Samariterviertel, Berlin   | 34 |
| 20. | Förderungsstruktur im Samariterviertel, Friedrichshain, Berlin                                  | 36 |
| 21. | Schematischer Ablauf einer Sanierungsmaßnahme, Berlin   | 37 |
| 22. | Sanierungsgebiet Samariterviertel, Foto   | 37 |
| 23. | Sanierungsgebiet Samariterviertel, Plan   | 38 |
| 24. | Die unterschiedlichen Aspekte der Entwicklung des Samariterviertels                             | 39 |
| 25. | Spielplatz in einer Baulücke, Schreinerstraße im Samariterviertel, Berlin                       | 40 |
| 26. | Straßenleben im Samariterviertel  | 41 |
| 27. | Fördergebietskulisse der Stadt Leipzig  | 42 |
| 28. | Das Wächterhausmodell – Leipzig   | 47 |
| 29. | Leipziger Baumwollspinnerei; ‚from Cotton to Culture‘   | 48 |
| 30. | Eine (historisierende) Strasse für Handwerk und Gewerbe<br>Hedwigstrasse, Leipzig               | 49 |
| 31. | ‚Treffpunkt-Gehsteig‘ im Samariterviertel, Berlin   | 50 |
| 32. | Die unselbständig Beschäftigten der gewerblichen Wirtschaft Wiens<br>nach Betriebsgrößengruppen | 53 |
| 33. | Unternehmen und Beschäftigte nach Beschäftigtengrößenklassen                                    | 54 |
| 34. | Beschäftigte insgesamt und unselbständig Beschäftigte nach Beschäftigtengrößenklassen 2005      | 55 |

|   |     |
|---|-----|
| 35. Struktur im Einzelhandel 2003-2004  | 56  |
| 36. Verkaufsflächen, Zahl der Geschäfte und Filialisierungsgrad in Österreich, 2004-2006                      | 56  |
| 37. Hofüberbauung im Zuge eines Sanierungsvorhabens in der Goldschlagstrasse 38, 15. Bezirk-Wien              | 61  |
| 38. Vor und nach der Sanierung eines Hauses mit Tischlerbetrieb in der Goldschlagstrasse 38, 15. Bezirk-Wien  | 62  |
| 39. Grünfläche/Überbauung eines schmalen Hofes, Huglgasse 11, 15. Bezirk-Wien                                 | 62  |
| 40. EinwohnerInnen/Handelsbetriebe nach Bezirken  | 68  |
| 41. Entwicklung der Mietpreise von Geschäftslokalen in Euro/m <sup>2</sup> (Netto)                            | 69  |
| 42. Ledige (Flächensignatur) und Familienstand (Tortendiagramme)  | 70  |
| 43. Singlehaushalte (Flächensignatur) und Haushaltsstruktur (Tortendiagramme)                                 | 71  |
| 44. Kaufkraft (Flächensignatur) und Bildungsstruktur (Tortendiagramme)  | 73  |
| 45. 20 – 39 Jährige (Flächensignatur) und Altersstruktur (Tortendiagramme)                                    | 73  |
| 46. Dachbegrünung in der Martinstrasse 56, 18. Bezirk-Wien  | 74  |
| 47. Minderung der Extrem-Temperaturen durch Dachbegrünung   | 75  |
| 48. Biotopflächenfaktor (BFF)- Berlin; Landschaftsplan-Übersicht  | 80  |
| 49. Vorgartenvariationen in Basel   | 84  |
| 50. Fassadenbegrünungen als Programm, Berlin  | 85  |
| 51. Vertikale Hofbegrünungen in Berlin  | 86  |
| 52. Straßenprofil, 15. Bezirk-Wien  | 87  |
| 53. Veränderung der Einwohnerzahl und der Pkw-Anzahl 1991 und 2001 nach Bezirken (in Prozent)                 | 89  |
| 54. Veränderung der Verteilung der Wohnbevölkerung (Siedlungsstruktur) in Wien auf Bezirksebene 2003 bis 2035 | 90  |
| 55. Fußwege sind Mehrheit aller Verkehrsbewegungen im öffentlichen Raum Wien                                  | 91  |
| 56. Das Wiener Stadtgebiet nach Nutzungsarten 1979 und 2001   | 92  |
| 57. Verkehrsmittelwahl der WienerInnen nach Gebietstypen in Prozent   | 93  |
| 58. Fußgeheranteil (in Prozent) nach Gebieten   | 95  |
| 59. Straßenbild, Basel  | 99  |
| 60. Begegnungszone als Spielstraße  | 101 |
| 61. Verkehrstafel für Begegnungszone und für Sackgasse, Schweiz   | 101 |
| 62. Verkehrstafel für Wohnstrasse, eine Wohnstrasse: Erlafstraße im Stuwerviertel: Spielen gestattet?         | 102 |
| 63. Der öffentliche Raum wurde zur Domäne der Verkehrsplaner  | 103 |
| 64. PKW-Werktagsverkehr, Bestand 2003   | 105 |
| 65. Das Stuwerviertel als Insel zwischen Donau, Prater, Praterstern und Lasallestraße                         | 106 |
| 66. Luftbild des Stuwerviertels   | 107 |

|  |     |
|--|-----|
| 67. Parkplatzsituation im Stuwerviertel  | 108 |
| 68. Eine Straßenbarriere im Stuwerviertel  | 109 |
| 69. Garagentore in der Stuwersstraße mit den ehemaligen Fenstern   | 111 |
| 70. Aufbausituation in den Bezirken  | 118 |
| 71. Hofüberbauung und der darunter liegenden Garage, Huglgasse 11, 15. Bezirk-Wien                                   | 121 |
| 72. Parkgaragenkosten in Städtevergleich   | 122 |
| 73. Einfluss der Stadtstruktur auf die Ansprechbarkeit   | 123 |
| 74. Eine Müllsammelstelle auf der Straße statt auf dem Gehsteig Wohngebiet in Basel-Schweiz                          | 124 |
| 75. Fahrrad-Parken auf der Parkzone  | 124 |
| 76. Breitere Gehwege und beruhigter Verkehr können eine bessere Nutzbarkeit ermöglichen                              | 125 |
| 77. Ein breiter Gehsteig (links) hält den ruhenden Verkehr entfernt  | 125 |
| 78. Abgesenkte Gärten für Souterrain-Wohnungen; 14. und 15. Bezirk-Wien  | 139 |
| 79. Überblicksplan des Blocksanierungsgebiets Ilgplatz-Stuwerviertel   | 141 |
| 80. Blick in die Stuwersstraße – heute   | 143 |
| 81. Blick in die Stuwersstraße – morgen  | 144 |
| 82. Blick in die Stuwersstraße – Vorgärten – morgen  | 145 |
| 83. Schematische Darstellung der Straßengestaltung – morgen  | 146 |
| 84. Straßenleben in der Stuwersstraße – morgen   | 147 |
| 85. Blick in die Erlafstraße im Stuwerviertel, 2. Bezirk- Wien   | 148 |
| 86. Blick in die Erlafstraße – heute   | 149 |
| 87. Gemeindehof, Erlafstraße   | 149 |
| 88. Planskizze zu einem Straßen-Hof – Erlafstraße  | 150 |
| 89. Erlaf(straße)-Hof von oben – morgen  | 150 |
| 90. Gemeinde-Hof mit oder ohne Zubau, Erlafstraße  | 151 |
| 91. Der typische Wiener-Block zwischen der Stuwersstraße und dem Max-Winter-Platz – vor den Blocksanierungsmaßnahmen | 152 |

## Weiterführende Literatur

Management gebietsbezogener integrativer Stadtteilentwicklung: Ansätze in Kopenhagen und Wien im Vergleich zur Programmsetzung ‚Soziale Stadt‘ in deutschen Städten: Thomas Franke und Wolf-Christian Strauss, Deutsches Institut für Urbanistik, Berlin 2005

Positionsbericht Wohnungspolitisches Monitoring: Wohnungen im Vergleich mit Großstädten des OECD-Raumes: Synthesis Forschung, Wien 2006

Schlussbericht -Gründerzeit – Auslandserfahrungen: Hugo Potyka, ÖIAV, Wien 2006

Endbericht: Der mittelfristige Bedarf an Mitteln der Wohnbauförderung unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung und der Sanierung: Andreas Oberhuber, Forschungsgesellschaft für Wohnen, Bauen und Planen, Wien 2007

Berlin um 1900-Anfänge der Arbeiterfreizeit: Mitteilungen aus der kulturwissenschaftlichen Forschung Nr. 21: Berlin 1987

Masterplan Verkehr Wien 2003: Stadtentwicklung Wien, MA 18

Endbericht: Evaluation der Blocksanierung: Wolfgang Amann und Karl Volonte, Wien 1995

Bericht: Vorbereitende Untersuchungen Bereich Schreinerstraße, Stadtbezirk Berlin – Friedrichshain: STATTBAU Berlin GmbH, Berlin 1991

Strategien zur räumlichen Entwicklung Wiens nach siedlungsmorphologischen Grundlagen: Ottokar Indrak, i.A. der MA 18 der Stadt Wien, 2004

Die Entwicklungspotenziale der gründerzeitlichen Bausubstanz in Wien: Ottokar Indrak, Franz Kuzmich, Erich Raith, i. A. der Magistratsabteilungen 18 und 19 der Stadt Wien 2004

Studie zur Gestalt- und Nutzungsqualität Wiener Höfe am Beispiel von ausgewählten Höfen des X. Wiener Gemeindebezirks: Frohmann et al., Universität für Bodenkultur Wien, Institut für Freiraumgestaltung und Landschaftspflege, Arbeitsbereich Freiraum, Wien 2001/2002

Sozialer Wohnungsbau in Wien: 80 Jahre Herausforderung: Wolfgang Förster, Beitrag, [www.gebietsbetreuungen.wien.at](http://www.gebietsbetreuungen.wien.at)

Endbericht: Ökologische Blocksanierung: Peter Moser, Robert Mühlegger, SRZ Stadt + Regionalforschung GmbH, Wien 2000

Blocksanierung: wohnfonds\_wien, Trojan, Lehner, Grabler, Senkowsky, Wien 2007

Blocksanierung 1989 – 1999: Die Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds (Hg), Wien 1999

Sanieren von Althäuser: wohnfonds\_wien, Kisielewsky-Petz, Trojan, Büchl, 2005

Das Wohnmodell inter-ethnische Nachbarschaft; Beitrag von Wolfgang Förster: Multikulturalität an der Donau?: Herbert Ludl (Hg), Springer-Verlag Wien, New York 2003

1930 Das steinerne Berlin: Geschichte der größten Mietskasernenstadt der Welt: Werner Hegemann: Fried. Vieweg Verlagsgesellschaft mbH, 4. Auflage/ Nachdruck 1992

Zur Harmonie von Stadt und Verkehr: Hermann Knoflacher: böhlau Wien, 2.Auflage 1996

Fußgeher- und Fahrradverkehr: Hermann Knoflacher: böhlau Verlag Wien Köln Weimar 1995

Remix City, Nutzungsmischung: Ein Diskurs zu neuer Urbanität: Betül Bretschneider, Peter Lang GmbH, Frankfurt am Main 2007

Gewerbe im Quartier: Carl Herwarth von Bittenfeld und Brigitte Holz: Verlag W. Kohlhammer Stuttgart Berlin Köln 1997

Städte als Standortfaktor: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung: Werkstatt: Praxis Nr.2/2003, Bonn 2003

Wohnungen für Wien: Die Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds 1984-1991: Förster, Frühwirth, Gruber, Leitner, Trojan, Picus Verlag 1992

Stadterneuerung: Perspektiven Heft 5/1994: Compress Verlagges.mbH, Wien

30 Jahre Stadterneuerung: Perspektiven Heft 8/2005: Compress Verlag-ges.mbH, Wien

## Anhang

### KINDERSPIEL: PLATZ!

#### Ein Beteiligungsprojekt für die Neugestaltung des Max Winter-Platzes im Blocksanierungsgebiet Ilgplatz, Wien

**TeilnehmerInnen:** Kinder und Jugendliche des Stuwerviertels (von 6 bis 17 Jahren)

**Betreuung:** Betül Bretschneider (UrbanTransForm) und Mehmet Emir (Sozialarbeiter und Künstler)

Unterstützt durch das Nachbarschaftszentrum Bas-sena Stuwerviertel mit Bereitstellung eines Raumes sowie durch Bastelmaterial und teilweise Mitbetreuung



#### Jugend baut Architektur (RaumGestalten)

##### Thema

Mit den Kindern des Parks Max-Winter-Platz im Stuwerviertel wurde ein multi-medialer Gestaltungsprozess durchgeführt.

##### Ziel

Das Projekt bot für die Kinder und Jugendlichen dieses Stadtviertels die Möglichkeit ihr unmittelbares Lebensumfeld besser kennen zu lernen und ihre Wünsche hinsichtlich seiner Gestaltung zu erkennen und zu formulieren. Es waren zumeist Kinder multi-ethnischer Herkunft. Gespräche mit ihnen zeigten, dass sie einerseits betreffend ihrer Identitätsfindung bzw. aufgrund der Lebensbedingungen ihrer Eltern gestresst sind, andererseits auch sehr konkrete Vorstellungen und Wünsche in bezug auf ihre Spielplätze haben und dass sie selbständig und intensiv die Freiräume der Nachbarschaft nutzen.

**Das Planen und Gestalten wurde den Kindern und Jugendlichen nähergebracht, um die folgenden Ziele zu erreichen:**

- Lernen und Identitätsfindung durch kreative Tätigkeit,
- Steigerung des Selbstwertgefühls durch Schaffen und Ausstellen,
- Sensibilisierung der Kinder für kulturelle und künstlerische Aspekte, vor allem für Architektur,



- Verbesserung der multi-ethnischen und generationen-übergreifenden Kommunikation,
- Schaffung einer Lernmethode für PlanerInnen durch Nutzeraktivitäten und Nutzerwünsche – für eine bürgernahe Planung,
- Anreiz zur Annäherung (auch für die Eltern) an ihre Nachbarschaft und an die Kinder ihres Umfeldes.

### Methodik

- Gespräche mit den Kindern im Park über ihre „Spielplätze“ und Formulierung von Wünschen an deren Gestaltung.
- Workshop im Lokal des Nachbarschaftszentrums Bassena, bei dem in Gesprächen, mit Zeichnungen und im Modellbau ein gemeinsamer Spielplatz-Entwurf entstand.
- Bauen eines Modells des Spielplatzes in Gruppenarbeit.
- Video-, Ton- und Fotoaufnahmen während des Arbeitsprozesses.
- Weitere Gespräche im Park, auch mit den Eltern und Großeltern.
- Ausstellung und Installation in einem leerstehenden Geschäftslokal mit multimedialer Begleitung (Video-, Foto- und Tonaufnahmen), mit den Kindern und für die Kinder, bzw. für die BewohnerInnen des Grätzels.

### Resümee

Die Gestaltung-Workshops der Kinder und Jugendlichen waren ursprünglich als konkrete Anregung zu einer künftigen Neugestaltung des Parks gedacht.

Denn im März 2007 hatte der Bezirk Leopoldstadt erklärt, dass der Platz wirklich neugestaltet wird und dafür mehrere Beteiligungsprojekte laufen werden.

So war es eine gute Chance für die NutzerInnen zu üben, was sie von ihrem Lebensraum erwarten und wie sie es durchsetzen können.

Die Zeichnungen und Modelle, die von den Kindern und Jugendlichen für diesen Zweck angefertigt wurden, zeigen eine sehr rasche Entwicklung ihrer Gedankengänge und eine bemerkenswerte handwerkliche Umsetzung. Der Arbeitsprozess war sehr lebendig und intensiv, vielleicht auch weil er außerhalb der „autoritären Räume“ der Schule stattgefunden hat und damit eine ungezwungene Motivation vorhanden war. Die TeilnehmerInnen hatten ein sehr großes



Interesse an der Gestaltung und auch der Vermittlung ihrer Aussagen, weil sie die intensivsten ParknutzerInnen sind.

So wurden etwa die Ideen der teilnehmenden Kinder, Jugendlichen und Projekt-Verantwortlichen in einer unvollständigen Form bei einer Veranstaltung des Bezirks präsentiert.

Der Park wird nun von der MA 42 geplant. Es ist zu hoffen, dass die Bedürfnisse der Kinder und Jugendlichen wirklich verstanden werden, weil die planenden Mitarbeiterinnen den Beteiligungsprozessen nur sehr begrenzt (bzw. gar nicht) beiwohnen konnten.

### **Erfolg**

Auf jeden Fall war das Projekt für die Kinder eine Sensibilisierung zur Teilhabe an Lebensraumgestaltung und die öffentliche Aufmerksamkeit war eine wichtige Anerkennung; insbesondere für die Mädchen zwischen 8–11 Jahren, aber auch für die Jugendlichen. Die gemeinsamen Aktionen haben ein Vertrauensverhältnis geschaffen, welches ungezwungene Gespräche ermöglicht hat.

