

LES! – Linz entwickelt Stadt!

Kriterien für eine nachhaltige Stadtentwicklung

E. Reinthaler, M. Bruck, R. Lechner et al.

Berichte aus Energie- und Umweltforschung

5/2002

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
Nedergasse 23, 1190 Wien
Email: versand@projektfabrik.at

LES! – Linz entwickelt Stadt!

Kriterien für eine nachhaltige Stadtentwicklung

Auftragnehmer:
Baudirektion des Magistrats der Stadt Linz

Autoren:
DI Gunter Amesberger MAS
Ing. Erwald Reinthaler MAS (Magistrat der Stadt Linz)
Dr. Manfred Bruck (Kanzlei Dr. Bruck)
Robert Lechner
DI Manfred Koblmüller (Ökologie-Institut)

Linz / Wien, Oktober 2004

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 im Rahmen der Programmlinie *Haus der Zukunft* beauftragten Projekts. Dieses mehrjährige Forschungs- und Technologieprogramm wurde 1999 als im Rahmen des F&E Impulsprogramms *Nachhaltig Wirtschaften* vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gestartet.

Das strategische Anliegen der Programmlinie *Haus der Zukunft* ist es, wichtige Fragestellungen in Forschung und Entwicklung zu thematisieren und die daraus resultierenden Ergebnisse in neuen und umfassenden Demonstrationsprojekten zur Anwendung kommen zu lassen. Damit werden für die Planung und Realisierung von neuen und sanierten Wohn- und Bürogebäuden richtungsweisende Schritte hinsichtlich ökoeffizienten Bauens und einer nachhaltigen Wirtschaftsweise in Österreich demonstriert.

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 Forschungsförderungsgesellschaft bei der Projektabwicklung liegt die Qualität der erarbeiteten Ergebnisse über unseren Erwartungen und führt 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 auch in der Schriftenreihe "Nachhaltig Wirtschaften konkret" publiziert, aber auch elektronisch über das Internet unter der Webadresse <http://www.HAUSderzukunft.at/> Interessierten öffentlich zugänglich gemacht.

Mag. Elisabeth Huchler

Abt. Energie- und Umwelttechnologien

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

Kurzfassung

LES! – Linz entwickelt Stadt!

Kriterien für eine nachhaltige Stadtentwicklung

Motivation

Neunutzungen von brach liegender Stadtentwicklungszonen, wie sie durch ungenutzte Bahnhöfe, alte Gewerbestandorte oder aufgelassene Gebäudekomplexe mit ehemals öffentlicher Verwendung in nahezu allen Städten Österreichs anzutreffen sind, kommt zukünftig eine große Bedeutung für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung zu. Das „Recycling“ von Flächen dieser Art ist aus ökologischer und volkswirtschaftlicher Sicht positiv zu beurteilen. Bei entsprechend nachhaltiger Ausrichtung der Neubebauung können sie eine attraktive Alternative zur Zersiedelung der Städte und Periurbanisierung darstellen.

Inhalt

Eine Bewertung von Stadtentwicklungsvorhaben nach Kriterien der nachhaltigen Entwicklung ist zentrale Aufgabenstellung dieses Forschungsvorhabens. Das Projekt konzentriert sich auf die Entwicklung eines Bewertungs- und Prozessmodells für EntscheidungsträgerInnen aus der Verwaltung. Im Rahmen eines Entwicklungsprozesses, der alle relevanten Abteilungen der Stadtverwaltung umfasste, wurden Ziele und Bewertungskriterien einer nachhaltigen Stadtentwicklung und das zugehörige Prozessmodell erarbeitet.

Beabsichtigte Ziele

Mit dem Instrumentarium LES! (Linz entwickelt Stadt!) sollen künftige städtische Entwicklungsvorhaben unter starker Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien frühzeitig einer Bewertung unterzogen werden können. Basis dafür ist die gleichwertige Berücksichtigung interdisziplinärer Fachexpertisen im Bewertungsverfahren.

Methode der Bearbeitung, verwendete Daten

Die Bearbeitung erfolgte durch ein dienststellenübergreifendes Bearbeitungsteam (Baudirektion, Planungsamt inkl. Verkehrs- und Grünraumplanung, Amt für Umwelt und Natur, Soziale Angelegenheiten, Wirtschaftsservice) in Form von Projektworkshops mit dazwischen eingeschalteten Detailbearbeitungen. Bei der Entwicklung von Bewertungskriterien wurde weitestgehend auf bestehende Materialien der Stadt Linz (z.B. Indikatoren der Agenda 21) zurück gegriffen. LES! kann nur dann in der Praxis implementiert werden, wenn durch die Anwendung des Bewertungstools kein erheblicher Mehraufwand für die Verwaltung auftritt.

Ergebnisse

Nach Abschluss des Forschungsprojektes liegt ein allgemein einsetzbares Bewertungstool inkl. Prozessmodell für die Bewertung und Optimierung von Stadtentwicklungsvorhaben auf Stufe der Konzept- und Ideenfindung / Masterplanung vor.

Die Leitziele, Teilziele und Bewertungskriterien können auch als Grundlagen für Vorbereitung und Abwicklung von städtebaulichen Wettbewerben verwendet werden.

Für die Stadt Linz kann als zusätzliches Projektergebnis eine Bewertung der Masterplanung Trendzone Linz-Mitte (Stand April 2004) nach Kriterien der nachhaltigen Stadtentwicklung angeführt werden. Diese stellt eine Grundlage für die weiterführende Planungsoptimierung und zur Vorbereitung eines städtebaulichen Wettbewerbs für zentrale Wohnbereiche innerhalb der Trendzone Linz-Mitte dar.

Schlussfolgerungen

Interdisziplinäres Bearbeitungsteam

In der konkreten Anwendung von Bewertungsverfahren müssen unterschiedliche fachliche Zugänge bei Zielformulierungen und der Einschätzung von Nachhaltigkeitskriterien berücksichtigt werden. Für das Projektergebnis war daher die Zusammenstellung eines dienststellen- und somit fachgebietsübergreifenden Bearbeitungsteams erfolgsentscheidend. Die gesamte Prozesslogik inkl. Anwendung des Tools erfordert zudem die Einrichtung einer klar definierten Projektkoordination mit hohem prozessorientierten Know How.

Kosten-Nutzen-Prinzip als Erfolgsfaktor

Das Verfahren samt konkretem Bewertungstool muss „schlank“ ausgerichtet sein und durch seine Vorgaben grundsätzlich zu keinem Mehraufwand im Rahmen der Anwendung führen. Zusätzlich zum entwickelten Bewertungstool und Bewertungsverfahren wurde daher eine Kurzfassung der inhaltlichen Aussagen in Form einer „Checkliste für städtebauliche Wettbewerbsverfahren“ entwickelt. Die Zusammenfassung der Leitziele und Teilziele samt möglicher Bewertungskriterien kann ohne großen Implementierungsaufwand bei der Bewertung aktueller Vorhaben der inneren Stadtentwicklung verwendet werden.

Qualitative Kriterien als Bewertungsgrundlage

Grundsätzlich ist das Projektteam der Ansicht, dass bei der Bewertung von Entwicklungsvorhaben auf der Stufe der Ideenfindung / Konzeption (Masterplanung) qualitative Kriterien in den meisten Fällen eher geeignet sind als quantitative Indikatoren. Im Gegensatz zur globalen oder nationalen Ebene, wo zumindest in einigen inhaltlichen Sektoren ein Set von Nachhaltigkeitsindikatoren bereits gut implementiert werden kann, sind auf Ebene der Stadtteilentwicklung zahlengestützte Bewertungskriterien entweder nicht verfügbar oder nur begrenzt aussagekräftig. Werden quantitative Indikatoren als Grundlage zur Bewertung einzelner Teilziele empfohlen, dann nur solche, die bereits im Verwaltungsalltag etabliert sind.





INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung	11
1.1 Aufbau dieses Endberichtes.....	11
1.2 Verwendete Methoden und Daten	11
1.3 Verbreitung der Ergebnisse:.....	12
1.4 Inhaltlicher Hintergrund.....	13
1.5 Wie viele Brachflächen gibt es in Österreich?.....	16
1.6 Strategischer Hintergrund	20
1.7 Die Europäische Dimension.....	21
1.8 Beabsichtigter Nutzen für die Programmlinie „Haus der Zukunft“	23
2. Grundsätzliche Ausrichtung und Anforderungen an LES!	24
2.1 Generelles Ablaufschema Stadtentwicklung.....	24
2.2 Aufbau der LeS!-Bewertung.....	25
2.3 Aufzeigen von Interessenkonflikten	25
2.4 Vorgaben für LES!-Bewertung.....	26
2.5 Die LeS! - Zielebenen	27
3. Beschreibung des LES! – Bewertungsverfahrens.....	29
3.1 Mission Statement	29
3.2 Schritt 1: Team-Konstituierung und inhaltliche Vorarbeiten.....	30
3.2.1 Projektkoordination	30
3.2.2 Zusammenstellung des Projekt-Teams.....	30
3.2.3 Inhaltliche Vorarbeiten	33
3.3 Schritt 2: Festlegung von Leit- und Teilzielen sowie Bewertung	35
3.3.1. Leitziele für das Planungsgebiet auswählen	35
3.3.2. Präzisierung der Zieldefinition über die Festlegung von Teilzielen	35
3.3.3. Durchführung der Bewertung	37
3.3.4. Zusammenfassender Bewertungsbericht.....	38
3.4. Weiterführende Arbeitsschritte (optional).....	39
4. Bewertungskriterien für nachhaltige Stadtentwicklung	40
4.1 Einleitung.....	40
4.2 THEMENSCHWERPUNKT STADTPLANUNG	42
4.3 THEMENSCHWERPUNKT VERKEHR	51
4.4 THEMENSCHWERPUNKT FREIRAUM.....	59
4.5 THEMENSCHWERPUNKT UMWELT	66
4.6 THEMENSCHWERPUNKT WIRTSCHAFT	74
4.7 THEMENSCHWERPUNKT SOZIALES	81
Eigentumsform	83
5. Ergebnisse des Projekts und Schlussfolgerungen	93
Ergebnisse des Projektes	93
Schlussfolgerungen und Empfehlungen	94
 Projektdokumentation (Sept. 2003 bis Okt. 2004)	96
VertreterInnen des Magistrats der Stadt Linz.....	96
Übersicht zu den Projekt-Workshops	97
Übersicht zu den Einzelgespräche (Festlegung der Teilziele, Bewertungskriterien)	97
Literaturverzeichnis.....	98
Abbildungsverzeichnis.....	101
Tabellenverzeichnis.....	101

Anhang A: Ergebnis der Testbewertung Trendzone Linz-Mitte

Anhang B: Dokumentation der diskutierten Leitziele, Teilziele und Bewertungskriterien

Materialienband: Leitfaden für die Anwendung des Bewertungstools

Endbericht Oktober 2004

Magistrat der Stadt Linz

LINZ entwickelt Stadt!



1. Einleitung

1.1 Aufbau dieses Endberichtes

Der vorliegende Endbericht enthält neben den in der Einleitung genannten grundsätzlichen Überlegungen im wesentlichen **drei Kernbausteine**:

- Grundsätzliche Ausrichtung und Anforderungen an LES! (Kapitel 2)
- Beschreibung des entwickelten LES! – Prozessmodells (Kapitel 3)
- Bewertungskriterien für nachhaltige Stadtentwicklung (Kapitel 4)

Die zentralen **Ergebnisse des Projektes und Schlussfolgerungen** werden im Kapitel 5 zusammengefasst.

Im Anhang befinden sich folgende weiterführende Ergebnisse der Projektbearbeitung:

- Ergebnis der Testbewertung Trendzone Linz-Mitte, durchgeführt im Rahmen des Projekt-Workshops 7 mit VertreterInnen des Magistrats der Stadt Linz
- Dokumentation der diskutierten Leitziele, Teilziele und Bewertungskriterien (Ergebnis der Projekt-Workshops 3 bis 4 sowie von Einzelgesprächen mit VertreterInnen des Magistrats der Stadt Linz)
- Leitfaden für die Anwendung des Bewertungstools

Als Beilage zum Endbericht wird das Bewertungstool als Access-Datenbank zur Verfügung gestellt.

1.2 Verwendete Methoden und Daten

Methodisch wurde vor allem in Form sachlich konzentrierter **Literatur- und Material-recherchen** samt zugehöriger Interpretation und Auswertung auf nationaler und internationaler Ebene gearbeitet (Analyse bestehender Indikatorensysteme, Bewertungsverfahren). Zusätzlich dazu werden ergänzende Interviews mit einzelnen EntscheidungsträgerInnen aus dem Team des Magistrats der Stadt Linz geführt.

Die konkrete Diskussion und Ausformulierung der einzelnen Bausteine von LES! erfolgt im Rahmen von **internen Projektworkshops** des gesamten Bearbeitungsteams. In diesem ist ein dienststellenübergreifendes Team des Magistrats der Stadt Linz zentral verankert.

Knowhow-Transfer und Erfahrungsaustausch zu anderen Projekten aus der Programmlinie „Haus der Zukunft“ besteht insbesondere zum Projekt CIT – City in Transition

(Bewertungsmodell für nachhaltige Stadtteilsanierung) und zum Projekt TQ (Gebäudebewertung und Zertifizierung).

Bei der **Auswahl von Daten und richtungsweisenden Materialien** wurde vor allem auf Bestände des Magistrats der Stadt Linz zugegriffen. Dies hat insbesondere für die Indikatorenbildung und Bewertung höchste Relevanz: Nur wenn aus dem LES! – Bewertungsansatz keine Zusatzaufwendungen für die konkrete Projektbewertung in der Praxis zu erwarten sind, ist die Chance zur Implementierung im Behördenalltag groß.

Gleichzeitig führt diese Ausrichtung auch dazu, dass andere Kommunen und öffentliche Träger leicht in der Lage sind, die LES!-Ergebnisse auch für sich zu verwenden: Die Datenbasis ist weitgehend in allen öffentlichen Verwaltungen identisch und beruht im wesentlichen auf Daten der regulären Amtsstatistik.

1.3 Verbreitung der Ergebnisse:

- **Innerhalb des Magistrats der Stadt Linz:**

Interne Kommunikation und Projekt-Präsentationen durch das Projektmanagement innerhalb der Fachabteilungen des Magistrats der Stadt Linz (inkl. Magistratsdirektion) sowie des politischen Referenten (Stadtrat für Stadtplanung), laufend über die gesamte Projektlaufzeit (2003 / 2004) und in Form einer Endberichtspräsentation (Okt. 2004).

- **Präsentation der Projektergebnisse im Rahmend des Österr. Städtebundes:**

Am 28. Oktober 2004 werden die Projektergebnisse von Mitgliedern des Projektteams im Rahmen einer Tagung des Österreichischen Städtebundes einer breiten Fachöffentlichkeit präsentiert. Damit wird eine Verbreitung der Forschungsergebnisse unter leitenden MitarbeiterInnen von Planungsabteilungen aller größeren Stadtgemeinden in Österreich (inkl. Landeshauptstädte und Wien) gewährleistet.

1.4 Inhaltlicher Hintergrund

Laut aktuellen Statistiken des Umweltbundesamtes werden in Österreich täglich rund 20 Hektar Fläche für Siedlungs- und Verkehrstätigkeit verbraucht. Der Flächenverbrauch ist ungebremst, obwohl das Bevölkerungswachstum stagnierend bis gering ist.

Flächenverbrauch und damit **Versiegelung des Bodens** steigen somit täglich, insgesamt kann von 1995 bis 2003 eine Steigerung der Bauflächen in Österreich um mehr als ein Drittel oder 584 km² verbucht werden.

Tabelle 1: Flächenverbrauch in Österreich 1995 - 2003

Bundesland	Baufläche in km ²			Veränderung 1995-2003		Durchschnittliche Zunahme in ha pro Tag
	1995	1999	2003	in km ²	In % von 1995	
Burgenland	93	109	132	39	43%	1,3
Kärnten	115	169	186	71	62%	2,4
Niederösterreich	464	540	601	137	30%	4,7
Oberösterreich	290	371	401	111	38%	3,8
Salzburg	99	117	122	23	24%	0,8
Steiermark	262	345	383	121	46%	4,2
Tirol	95	146	151	56	59%	1,9
Vorarlberg	63	76	76	13	21%	0,5
Wien	126	136	138	12	10%	0,4
Österreich	1.605	2.010	2.190	584	36%	20,0

Quelle: Umweltbundesamt 2003

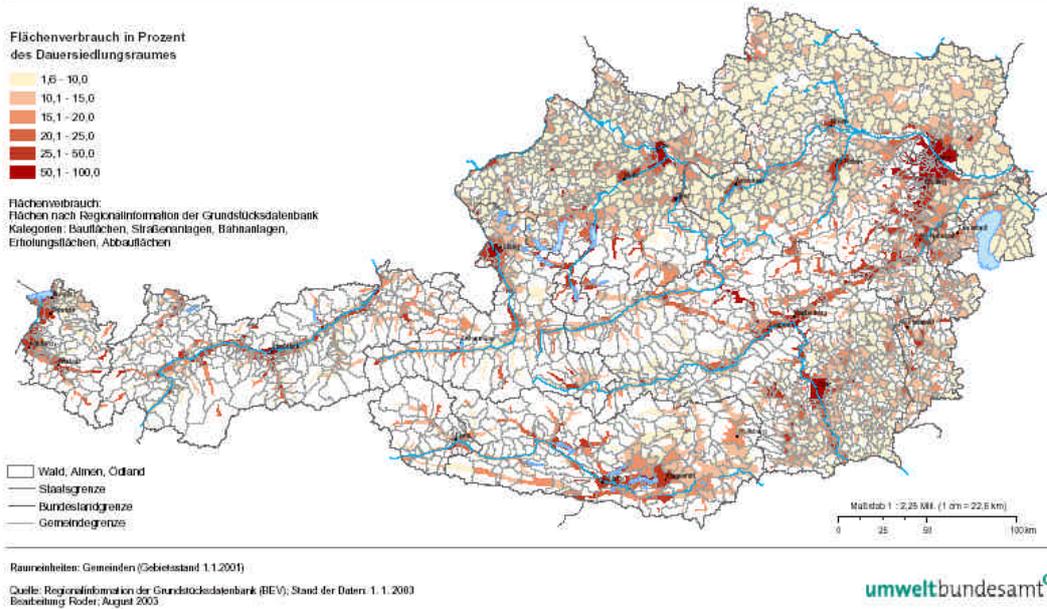
Wie die umseitige Abbildung und die zugehörige Tabelle zeigen, sind Flächenverbrauch und Versiegelung keine rein städtischen Probleme, wenngleich sich in den Agglomerationen Österreichs die Problematik fokussiert.

„Urban Brownfields“ oder „Stadtbrachen“ gelten in diesem Zusammenhang europaweit als Hoffnungsträger für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung allgemein und als urbane Flächenreserven gegen die flächenmäßige Ausweitung unserer Städte (Stichworte: Periurbanisierung, Zersiedelung) im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung speziell.

Wenn diese Flächenreserven für die Wiedernutzung aktiviert werden können, dann reduziert sich der Druck auf die Erschließung neuer, oft noch naturbelassener Areale im Grünland wesentlich.

Abbildung 1: Flächenverbrauch in Prozent des Dauersiedlungsraumes 2003

Flächenverbrauch in Prozent des Dauersiedlungsraumes 2003 nach Gemeinden



Quelle: Umweltbundesamt 2003

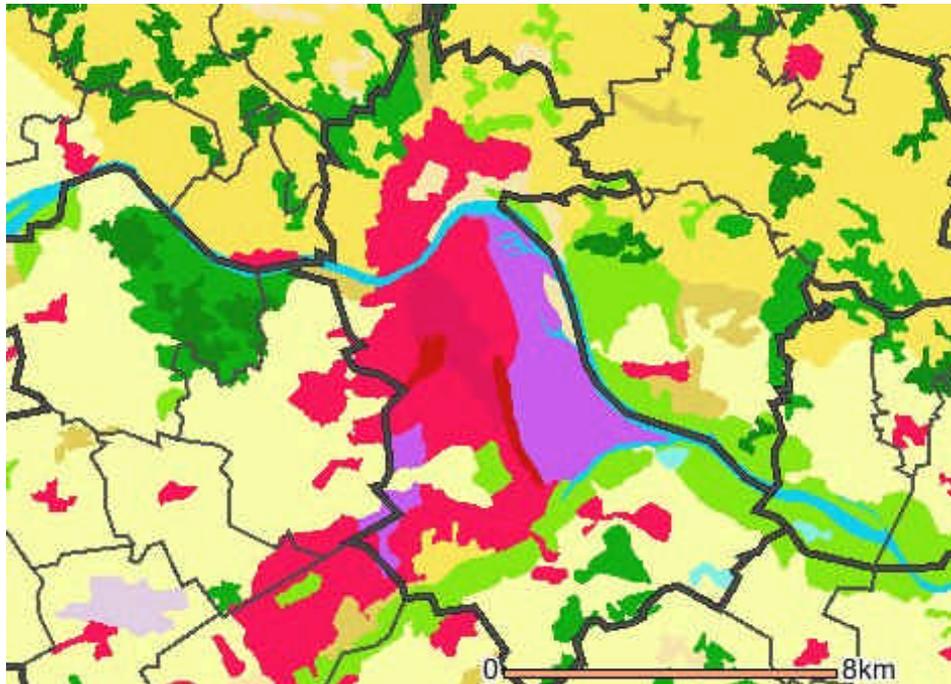
Tabelle 2: Dauersiedlungsraum, Versiegelungsgrad und Flächenverbrauch nach Bundesländern 2003 (Quelle: Umweltbundesamt 2003)

Datengrundlage: Regionalinformation Grundstücksdatenbank (BEV - Bundesamt für Eich- und Vermessungswesen)
Stand: 1.1.2003

Bundesland	Landesfläche (km ²)	Dauersiedlungsraum (km ²)	Anteil DSR an Landesfläche	versiegelte Baufläche ¹	begrünte Baufläche ²	Baufläche gesamt ³	Verkehrsfläche	Bau- und Verkehrsflächen ⁴	Versiegelungsgrad ⁵	Erholungsflächen	Abbauflächen	Flächenverbrauch ⁶	Anteil Flächenverbrauch an Dauersiedlungsraum
Burgenland	3.965,4	2.458,9	62,0%	44,1	87,9	132,0	141,1	273,2	33,4%	12,3	7,0	292,5	11,4%
Kärnten	9.536,1	2.298,7	24,1%	50,9	134,8	185,7	186,9	372,5	27,4%	10,4	7,0	389,9	16,5%
Niederösterreich	19.181,9	11.198,7	58,4%	207,9	393,0	600,9	600,5	1.201,4	34,6%	31,0	37,4	1.269,8	11,1%
Oberösterreich	11.982,1	6.539,1	54,6%	130,6	269,9	400,5	336,0	736,5	32,6%	20,8	15,9	773,3	11,5%
Salzburg	7.154,3	1.417,9	19,8%	40,1	82,3	122,3	98,9	221,3	32,8%	14,3	6,3	241,8	16,0%
Steiermark	16.392,0	4.911,3	30,0%	122,6	260,7	383,3	347,4	730,7	32,0%	20,9	25,7	777,4	15,4%
Tirol	12.648,1	1.530,1	12,1%	49,5	101,4	150,9	123,4	274,3	32,8%	11,3	5,8	291,4	18,3%
Vorarlberg	2.601,5	581,1	22,3%	22,7	53,1	75,8	41,2	117,0	29,9%	3,9	1,4	122,3	20,4%
Wien	414,6	305,7	73,7%	57,5	80,9	138,4	54,6	193,0	41,6%	29,6	0,4	223,0	63,3%
Osterreich	83.876,1	31.241,6	37,2%	725,8	1.464,1	2.189,9	1.930,1	4.120,0	33,1%	154,5	107,0	4.381,5	13,5%

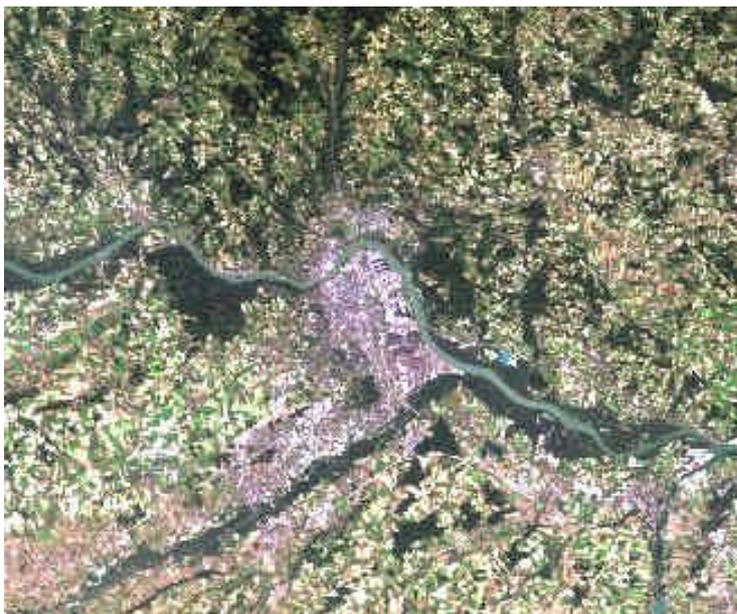
DSR...Dauersiedlungsraum
Flächenangaben in km²
1 Versiegelte Baufläche: Nutzungsarten: Gebäude, befestigt, nicht näher unterschieden
2 Begrünte Baufläche: Nutzungsart: Baufläche begrünt
3 Baufläche gesamt = versiegelte Baufläche + begrünte Baufläche
4 Bau- und Verkehrsfläche = Baufläche gesamt + Verkehrsfläche
5 Versiegelungsgrad: versiegelte Baufläche / Baufläche gesamt
6 Flächenverbrauch: Baufläche + Verkehrsfläche + Erholungs- und Abbaufächer

Abbildung 2: Nutzung des Stadtgebietes von Linz nach CORINE LANDCOVER - Kategorien



Anmerkung: In den Farben Pink bis Violett sind Siedlungsgebiete mit generell städtischer Prägung und/oder industriell-gewerblicher Nutzung ausgeführt.

Abbildung 3: Satellitenbildaufnahme des Oberösterreichischen Zentralraumes



Quelle: UBA-WebGis auf dem Webserver des Umweltbundesamtes 2004.

1.5 Wie viele Brachflächen gibt es in Österreich?

Es kann davon ausgegangen werden, dass es in nahezu jeder Gemeinde in Österreich Brachflächen unterschiedlicher Größe und Nutzungsart gibt. Hierzu zählen beispielsweise:

- klassische Gewerbe- und Industriebrachen
- aufgelassene oder nur mehr gering genutzte Flächen der Bahn
- nicht mehr benötigte Verteiler- und Distributionsobjekte der Post
- in einigen Fällen ehemalige Kasernen bzw. militärische Anlagen
- Gebäude samt zugehöriger Grundstücke mit ehemals öffentlicher Nutzung; wie z.B. Krankenhäuser, Pflegeheime, usw., welche nicht mehr oder nur mehr in reduziertem Ausmaß in Betrieb sind

Da eine intensive Auseinandersetzung bezüglich des quantitativen und qualitativen Ausmaßes an Brachflächen zumindest in den letzten Jahren in Österreich nicht im Mittelpunkt raumordnungspolitischer Bemühungen gestanden hat, wurde vom Umweltbundesamt bereits im Jahr 2004 mit entsprechenden Erhebungen begonnen. Diese Arbeiten sind nunmehr abgeschlossen, aus dem nun vorliegenden Endbericht zum Projekt „**Industrielle Brachflächen in Österreich**“ (UBA 2004) können folgende Eckdaten entnommen werden:

- *In Österreich bestehen zwischen 3000 und 6000 industrielle Brachflächen mit einem Gesamtausmaß von 8.000 bis 13.000 Hektar.*
- *Jährlich fallen in Österreich rund 1.100 Hektar an Industriebrachen durch aufgelassene Industriestandorte (und Gewerbestandorte) an.*
- *Bezieht man nur diesen Zuwachs an Brachflächen auf den jährlichen Flächenbedarf für Siedlungszwecke (20 Hektar pro Tag) in Österreich, so könnte rund ein Viertel des jährlichen Flächenbedarfs aus Brachflächen abgedeckt werden.*
- *Ein wesentliches Hemmnis zur Wiedernutzung stellen Bodenkontaminationen dar.*
- *Trotz dieses Hemmnisses kann davon ausgegangen werden, dass rund 50 Prozent aller Brachflächen für eine Wiedernutzung ohne Inanspruchnahme staatlicher Mittel zur Sanierung kontaminierter Flächen geeignet sind.*

Aus diesen zentralen Eckdaten ist klar ersichtlich, dass das bestehende Brachflächenpotential einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung leisten könnte. Bei einem vorhandenen **Gesamtpotential von 8.000 bis 13.000 Hektar** ist zu erahnen, welche Entwicklungspotentiale hier im wahrsten Sinne des Wortes „brach liegen“. Im Vergleich zu den genannten Werten für Österreich besitzt beispielsweise die Stadt Linz eine Gesamtfläche von 9.600 Hektar. **Anders ausgedrückt: Linz könnte zur Gänze neu gebaut werden, ohne dass neue Siedlungsgebiete erschlossen werden müssen.** Im Bericht des Umweltbundesamtes werden deshalb auch mehrere Handlungsempfehlungen festgehalten, die zu einer verstärkten Aktivierung dieser Flächenreserven führen können. Diesbezügliche Entwicklungen und weiterführende Aktivitäten können gegenwärtig noch nicht abgeschätzt werden.

Jedenfalls sind aber die Bemühungen von Städten wie Linz (Trendzone Linz Mitte), Wien (Europabahnhof Wien Mitte, Stadtentwicklungszone Nordbahnhof) oder Innsbruck (Entwicklungsgebiet Tivoli Alt / Frachtenbahnhof) mehr als positiv zu bewerten. Gleichzeitig

zeigen gerade diese Aktivitäten, wie schwierig und zeitintensiv eine erfolgreiche Nutzung von industriellen Brachflächen sein kann.

Abbildung 4: Luftbild Frachtenbahnhof Linz – Planungsgebiet Trendzone Linz Mitte



Quelle: Magistrat der Stadt Linz 2004 (www.linz.at)

Im Vergleich dazu ist in Deutschland die wissenschaftliche und politische Auseinandersetzung mit der Nutzung von Brachflächen schon weiter fortgeschritten. Zahlreiche Bundesländer und Kommunen haben zu diesem Thema in den letzten Jahren ehrgeizige Schritte unternommen. In manchen Regionen wurden „**kommunale Brachflächen-Managements**“ etabliert, welche den Kommunen die Chance zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung und Neuordnung bieten.

Die wesentlichsten **Vorteile des Flächenrecyclings** in Form von Brachflächen können wie folgt zusammen gefasst werden (Quelle: Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart 2000):

- **Wirtschaft:** Steigerung des Grundstückswerts und der Flächenproduktivität, bessere Auslastung der Infrastruktur (z.B. Ver- und Entsorgung, ÖPNV, Kinder- und Jugendeinrichtungen), breitere Umlegung von Erhaltungs- und Betriebskosten etc.
- **Umwelt:** Aktivierung von Bauland im Bestand durch Flächenrecycling, Verminderung des Flächenverbrauchs, der Zersiedelung sowie der Bodenversiegelung und damit Erhaltung von Böden und des Landschaftshaushaltes
- **Lebensumfeld:** Investitionslenkung zur aktiven Steuerung der Innenentwicklung von bestehenden Städten mit Attraktivitätssteigerung im Bestand, z.B. durch Öffnung bisher abgeschlossener Bereiche für die Öffentlichkeit, Beseitigung von städtebaulichen Missständen und Problemzonen.

Der Wiederverwendung von Stadtbrachen kommt auch in Deutschland mengenmäßig eine zentrale Rolle zu (Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart 2000).

„Während durch das Schließen von Baulücken bzw. die Mobilisierung von innerörtlichen Baulandpotenzialen sowie durch eine den Nutzwert optimierende Bestandsentwicklung (z.B. Nachverdichtung, Bestandssanierung) viele, aber jeweils relativ kleine Maßnahmen angestoßen werden, können durch Flächenrecycling oft große, zusammenhängende Gebiete für eine neue Nutzung zur Verfügung gestellt werden. Entsprechend weisen Brachflächen ein hohes Entwicklungspotenzial auf. Dessen Mobilisierung erfordert jedoch ein konsequentes Vorgehen von Seiten der Kommune.“

Die Wiedernutzung von Brachflächen wird häufig erschwert durch:

- ungünstige Grundstücksform und -größe,
- fehlende innere Erschließung,
- eigentumsbedingte Gründe (wie eigentumsrechtliche Unklarheiten, spekulative Absichten, überzogene Preisvorstellungen),
- leer stehende, evtl. denkmalgeschützte Gebäude, nicht mehr benötigte betriebliche Anlagen,
- Bodenverunreinigungen, Altlasten oder Altlastverdacht.

Dem stehen folgende Chancen und Potenziale gegenüber:

- gute und leistungsfähige äußere Erschließung,
- gute Infrastrukturauslastung,
- stadtgeschichtlich bedeutsamer Gebäudebestand,
- verkehrsgünstige Lage (in der Regel Nähe zur Innenstadt).

In nahezu allen relevanten rechtlichen Grundlagen (insbesondere in den Raumordnungsgesetzen der Länder) wird der sorgsame Umgang mit der Ressource Boden als Leitzielsetzung festgehalten. Die Bundesländer verfolgen damit eine der Kernzielsetzungen nachhaltiger Entwicklung, wie sie beispielsweise nahezu wortgleich auch in der **Österreichischen Nachhaltigkeitsstrategie** auf Bundesebene festgehalten ist. Und dies zurecht: das Bauen auf der „grünen Wiese“ verursacht neben seiner Umweltproblematik eine Vielzahl anderer sozialer und wirtschaftlicher Folgewirkungen: grundsätzliche Probleme bei der Bereitstellung von sozialer und technischer Infrastruktur aufgrund fehlender Dichte, hohe Folgekosten aus dem laufenden Betrieb dieser Infrastrukturen und nicht zuletzt auch das sukzessive „Auseinanderfallen“ Wirtschaft, Arbeit und Wohnen sind hier beispielhaft zu nennen. Eine umfassende Analyse zu diesem Themenfeld ist u.a. im Projekt „Heimwert“ enthalten, welches ebenfalls im Rahmen der Programmlinie „Haus der Zukunft“ durchgeführt wurde (siehe dazu: Projektdatenbank auf www.hausderzukunft.at).

Im Zusammenhang mit Stadtbrachen wird oft auch von der **„inneren Stadterweiterung“** gesprochen. Im Unterschied zur Stadtsanierung fokussiert die innere Stadterweiterung ihre Aktivitäten an der Neunutzung von innerstädtischen Gebieten, die in der Regel bislang für gewerbliche, betriebliche oder öffentliche Zwecke (z.B. aufgelassene oder nur mehr gering genutzte Bahngelände, Betriebsgelände, ehemalige Krankenhäuser und Bildungseinrichtungen, usw.) verwendet wurden. „Stadtbrachen“ besitzen meist gute, zentrumsnahe Standorteigenschaften, sind weitgehend technisch erschlossen und vor allem wegen ihrer Größe als „innere“ Stadterweiterungszonen für die öffentliche Hand ebenso

interessant wie für private Investoren. An die Stelle ungenutzter Stadtareale können neue, zukunftsorientierte Stadtteile mit hoher Leistungsfähigkeit für die Bevölkerung und/oder Wirtschaft treten. Die Betonung liegt hier auf „können“, da zahlreiche gegenwärtige Beispiele in Österreichs Städten eigentlich in die Gegenrichtung weisen und die eingangs erwähnten statistischen Kennwerte zum Flächenverbrauch ihr übriges tun.

Diesem Trend, dass große städtisch-urbane Areale zusehends „aus der Nutzung fallen“ und nur unter mitunter großem entwicklungsplanerischen und oft auch finanziellem Aufwand attraktive Neunutzungen erleben, wird eine mittlerweile international geführte Diskussion unter dem Titel „**Die perforierte Stadt**“ gerecht. Beispielhaft werden dazu an dieser Stelle die AutorInnen Wolfgang Kil, Marta Doehler und Michael Bräuer zitiert:

„Inzwischen gibt es eine städtebauliche Metapher für diese Art von Umverteilungsprozessen im Raum: die perforierte Stadt. Dieser Begriff tauchte erstmals auf, als die Zeitschrift "Stadtbauwelt" eine Ausgabe unter den Titel stellte: "Was meint das Schlagwort Die perforierte Stadt?" Man begegnet ihr als Realitätsmodell, Horrorvision oder bewusstem Leitbild. Perforation meint jedoch zunächst nicht mehr und nicht weniger als Durchlöcherung. In seiner Anwendung auf den urbanen Kontext bezeichnet der Begriff Störungen in einem ursprünglich kompakten Bestand vor- und gründerzeitlicher Altstadt. Die einzelne Baulücke, die fehlende Straßenecke und gar ausgedehnte Stadtbrachen unterbrechen einen einst kontinuierlichen baulich-räumlichen Kontext und Nutzungszusammenhang. Die perforierte Stadt ist dort längst Realität, wo schon Kriegszerstörungen Lücken rissen, die niemals geschlossen wurden, wo später Verluste an unsanierter Bausubstanz eintraten und bis in die Gegenwart weiter zu verzeichnen sind, vor allem in jenen Bereichen, wo gewerbliche, industrielle, Militär- und Bahnflächen nach 1990 großflächig stillgelegt wurden. Damit steht dieser Stadtraumtypus für eine an vielen Orten auftretende gesellschaftliche und städtebauliche Transformation altindustriell geprägter Stadtstrukturen; wir kennen diese aus Bilbao ebenso wie aus Buffalo, aus Dessau oder Detroit.“

Quelle: Wolfgang / Doehler / Bräuer: „Zukunft der Städte und Stadtquartiere Ostdeutschlands“, erschienen in: Aus Politik und Gesellschaft, Themenheft Städtepolitik, Band 28, Bonn 2003.

Die AutorInnen beziehen sich in ihrem Beitrag zwar auf die Situation von an sich prosperierenden Städten wie Leipzig, vergleichbare Entwicklungen sind aber auch aus österreichischen Städten bekannt: die in vielen Fällen schleppende Entwicklung vorhandener innerstädtischer Flächenreserven (oft alte Bahnhöfe, Gewerbe- und/oder Industriestandorte) in zahlreichen Landeshauptstädten kann hier beispielhaft genannt werden.

Innerstädtische Stadterweiterungsgebiete mit großem Flächenausmaß benötigen oft zehn und mehr Jahre Entwicklungszeit, bevor noch mit dem Bau der geplanten Nutzungen begonnen wird. Gleichzeitig werden Stadtrandlagen oder gar die ländliche Peripherie zu vergleichsweise hohen (umweltbezogenen und wirtschaftlichen) Kosten erschlossen und besiedelt. Die Antwort darauf ist simpel: „Dort draußen“ ist man meist schneller, die zu beachtenden Restriktionen und Rahmenbedingungen sind entgegen innerstädtischer Lagen weitaus weniger komplex.

Genau an diesem Punkt will jedoch das gegenwärtige Projekt „LES! – Linz entwickelt Stadt!“ ansetzen. Gefragt ist neben inhaltlichen Aussagen zum Themenfeld vor allem die Ausarbeitung eines Bewertungs- und Prozessmodells zur qualitativ hochwertigen Entwicklung von Stadtbrachen.

1.6 Strategischer Hintergrund

Schon alleine aufgrund des üblicherweise auftretenden Flächenausmaßes von Stadtbrachen (in der Regel von zwei bis drei Hektar bis hin zu 100 und mehr Hektar Fläche Planungsgebiet bei größeren Verschiebebahnhöfen; z.B. Nordbahnhof Wien) gestaltet sich der Entwicklungs- und Planungsprozess von Stadtbrachen als mehrzielorientierte Aufgabe mit vielen beteiligten AkteurenInnen aus Wirtschaft, Verwaltung und Politik. Bei strittigen Vorhaben und Entwicklungsabsichten ist wegen der Größe derartiger Vorhaben oft auch mit Konflikten mit der Bevölkerung zu rechnen: Durch die meist innerstädtische Lage werden im Zuge der Realisierung die angrenzenden Wohngebiete durch den Baustellenbetrieb beeinträchtigt. Gleichzeitig ist der Realisierungshorizont großer Stadtareals oft im Bereich von 10 Jahren und mehr anzusetzen. Und nicht zuletzt führt die Neunutzung von Stadtbrachen immer zu wesentlichen Impulsen und Veränderungen für den gesamten Stadtteil oder gar eine gesamte Stadt. Wenngleich diese Veränderungen von den jeweiligen InitiatorInnen beabsichtigt sind, bedeuten sie aber umfassende Wirkungen auf die umliegenden Stadtteile, ganz gleich ob sie positiv oder negativ sind. Das subjektive Empfinden der Betroffenen sorgt meist für langwierige und konfliktbeladene Diskussionen.

Vor diesem Hintergrund kommt einem qualitativ hochwertigem und auf die Zielsetzungen nachhaltiger Entwicklung ausgerichteten Planungs- und Bewertungsverfahren zentrale Bedeutung zu.

Städtebauliche Entwicklungsvorhaben mittleren und größeren Maßstabs stellen alle Beteiligte vor große Herausforderungen: Grundsätzlich geht es darum, vielfältige Interessen aus der Wirtschaft, Umwelt, dem Sozialbereich, der Infrastrukturplanung und mancherorts auch der Kultur zu berücksichtigen und für alle diese Interessen zu einem optimalen Ergebnis zu kommen.

In der Regel sind in einem derartigen Prozess **Akteure unterschiedlichster Institutionen** oder Interessenslagen vertreten, die sich vereinfacht folgendermaßen zusammenfassen lassen:

- Behördenvertreter: Magistrat, Landes- und Bundesdienststellen
- Investoren: Bauträger, gewerblich-kommerzielle Investorengruppen, Grundstückseigentümer
- Planer, Konsulenten, Berater: sowohl für die Behörden, als auch für die Investoren

Aus der Innensicht der Verwaltung ergibt sich die Notwendigkeit, unterschiedliche Dienststellen in den Entscheidungs- und Entwicklungsprozess einzubeziehen. Dies erfolgt in der Regel im Rahmen von sektoralen Genehmigungsverfahren (Behördenlauf), in der

jüngeren Vergangenheit auch verstärkt im Rahmen von dienststellenübergreifenden Projektteams (Beispiel: solarCity Linz Píchling).

Entscheidend für die Qualität derartiger Entscheidungsprozesse ist

- das rechtzeitige Einbeziehen relevanter Dienststellen
- die Entwicklung einer gemeinsamen Sichtweise und Einschätzung zu den Entwicklungszielen für den jeweiligen Standort
- die Koordination und Abwicklung der zugehörigen Verfahren
- und vor allem auch die Kommunikation und der Austausch mit den behördenexternen Entscheidungsträgern für das jeweilige Vorhaben (Investoren, Planer, Berater)

Im Rahmen der Bearbeitung von LeS! wurde der Schwerpunkt auf die **Entwicklung geeigneter Kriterien und Verfahrensschritte aus der Sicht der Verwaltung** gelegt. Dies ist nicht zuletzt auch darin begründet, da EntscheidungsträgerInnen der Verwaltung im Rahmen ihres förderpolitischen und ordnungsrechtlichen Auftrages die Kontrolle der Erfüllung umweltrelevanter, wirtschaftlicher und sozialer Zielsetzung als wesentlicher Teil ihres öffentlichen Auftrages obliegt. Von Seiten der wirtschaftlichen AkteurInnen (GrundstückseigentümerInnen, InvestorInnen) und/oder PlanerInnen (in der Regel im Auftrag der Wirtschaft) ist eine umfassende Erfüllung der genannten Zielsetzungen ohne Kontrolle und Zielvorgabe durch die Öffentlichkeit nicht zu erwarten.

1.7 Die Europäische Dimension

Von seiten der Europäischen Kommission wurde im Jahr 2004 eine Mitteilung an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss sowie den Ausschuss der Regionen unter dem Titel „Entwicklung einer thematischen Strategie für die städtische Umwelt“ verabschiedet (Quelle: EC, KOM (2004)60 endgültig). Dabei reagiert die Kommission auf das im Rahmen des sechsten Umweltaktionsprogramms erteilten Mandates zur Stärkung und Verbesserung der städtischen Lebensqualität im Sinne nachhaltiger Entwicklung.

Die thematische Strategie konzentriert sich vorerst auf vier Querschnittsthemen, die für die langfristig tragbare Entwicklung von Städten und Gemeinden wesentlich sind:

- nachhaltige Städtepolitik,
- nachhaltiger städtischer Nahverkehr
- nachhaltiges Bauen
- nachhaltige Stadtgestaltung.

Diese Themen werden im vorliegenden Dokument zwar separat präsentiert, zwischen ihnen bestehen jedoch starke Wechselwirkungen. Andere Themenschwerpunkte werden nach der schrittweisen Vorgehensweise der thematischen Strategie zu einem späteren Zeitpunkt ermittelt und behandelt.

Aus der Sicht des AutorInnenteams bietet das vorliegende Projekt starke Anknüpfungspunkte zu allen Dimensionen der thematischen Strategie: Im Rahmen von LeS!

wurden sowohl Überlegungen hinsichtlich der generellen Vorgehensweise einer auf Nachhaltigkeit bedachten Stadtentwicklungsplanung (Prozess) eingebracht, als auch im Rahmen der Entwicklung des Bewertungstools inhaltliche Schwerpunktsetzungen (Verkehr, Bauen, Wirtschaft, Stadtgestaltung, Soziales, ...) mit hoher Relevanz für die Umsetzung vorliegende thematische Strategie berücksichtigt. Die Konzentration auf innerstädtische Brachflächen ist zusätzlich als konkrete Anwendung im Sinne des Teilzieles „nachhaltige Stadtgestaltung“ zu verstehen.

Im vorliegenden Dokument der Europäischen Kommission heißt es hierzu (siehe KOM (2004)60 endgültig, Seite 38)):

Alle Mitgliedstaaten werden angehalten,

- *zu gewährleisten, dass ihre Planungssysteme für die Flächennutzung zu nachhaltigen Besiedlungsmustern führen und Umweltrisiken Rechnung tragen, und dies zu überprüfen und zu fördern;*
- *Anreize dafür zu schaffen, dass der erneuten Nutzung von brachliegenden Flächen Vorzug vor Neuerschließungen „auf der grünen Wiese“ gegeben wird, ehrgeizige Ziele für diese erneute Nutzung festzusetzen und die Wiederverwendung leer stehender Gebäude in städtischen Gebieten zu fördern;*
- *Mindestbesiedlungsdichten bei der Flächennutzung festzulegen, um eine höhere Bebauungsdichte zu unterstützen und der Landschaftszersiedelung entgegen zu wirken;*
- *die Folgen des Klimawandels für ihre Städte einzuschätzen, um nicht sachgerechten Entwicklungen vorzubeugen, und damit Anpassungen an neue klimatische Bedingungen in die Flächennutzungsplanung einbezogen werden können.*

Die Kommission wird Leitlinien für eine auf hohe Bebauungsdichte und vielfältige Nutzung ausgerichtete Flächennutzungsplanung vorlegen und Begriffsbestimmungen für „Industriebrache“ und „unerschlossenes Land“ vorschlagen. Die Kommission wird die Möglichkeit der Entwicklung weiterer Leitlinien für spezifische Fragen der Stadtgestaltung prüfen.

Die Kommission wird untersuchen, welche Möglichkeiten für Ausbildung, Erfahrungsaustausch und weitere Forschungsarbeiten auf dem Gebiet der nachhaltigen Stadtgestaltung bestehen.

Die Europäische Umweltagentur (EUA) wird die Flächennutzung und Änderungen derselben als vorrangige grundlegende Information für die Zukunft weiterhin beobachten. Über die Zersiedelung der Landschaft und die Flächennutzung wird die EUA Sonderberichte vorlegen.

LeS! liefert aus österreichischer Sicht einen Beitrag zu den hier aufgeworfenen Zielsetzungen und daraus ableitbaren Fragestellungen.

1.8 Beabsichtigter Nutzen für die Programmlinie „Haus der Zukunft“

Wie bereits im Rahmen der inhaltlichen und strategischen Einleitung dargestellt wurde, wird mit der verstärkten Aktivierung von Stadtbrachen für die innere Stadtentwicklung einer Kernzielsetzung nachhaltiger Siedlungsentwicklung entsprochen (Schutz der Ressource Boden, Reduktion von Flächenverbrauch, Versiegelung und Zersiedelung).

Zusätzlich dazu soll das gegenwärtige Projekt durch seine Ausrichtung ermöglichen, dass bei der Entwicklung von Stadtbrachen in Zukunft verstärkt auf andere Kernzielsetzung aus der Programmlinie eingegangen werden kann: Energieeffiziente Bauweisen, Einsatz nachwachsender Rohstoffe, Bereitstellung qualitativ hochwertiger Einrichtungen im Objektumfeld und nicht zuletzt die Berücksichtigung von Aspekten der NutzerInnen bereits bei der Stadtteilkonzeption. Es kann davon ausgegangen werden dass diese Zielsetzung dann in einem hohem Grad realisiert werden können,

- wenn erstens die Berücksichtigung bereits in einem frühen Entwicklungsstadium erfolgt;
- und zweitens durch die bei der Neunutzung von Stadtbrachen in der Regel großvolumig anfallenden innerstädtischen Neubauleistungen auch quantitativ herzeigbare Ergebnisse mit Kostenvorteilen realisiert werden können, ohne dass dafür neues Bauland im Grünen erschlossen werden muss.

Neben den genannten Aspekten konzentriert sich das Vorhaben an den Bedürfnissen von EntscheidungsträgerInnen aus dem Verwaltungsbereich. Das LES! – Werkzeug in Form von Bewertungsverfahren und Prozessmethode dient somit auch zur Vermittlung und Implementierung von zentralen Kernzielsetzungen der Programmlinie bei dieser für die „Häuser der Zukunft“ wichtigen Zielgruppe.

2. Grundsätzliche Ausrichtung und Anforderungen an LES!

2.1 Generelles Ablaufschema Stadtentwicklung

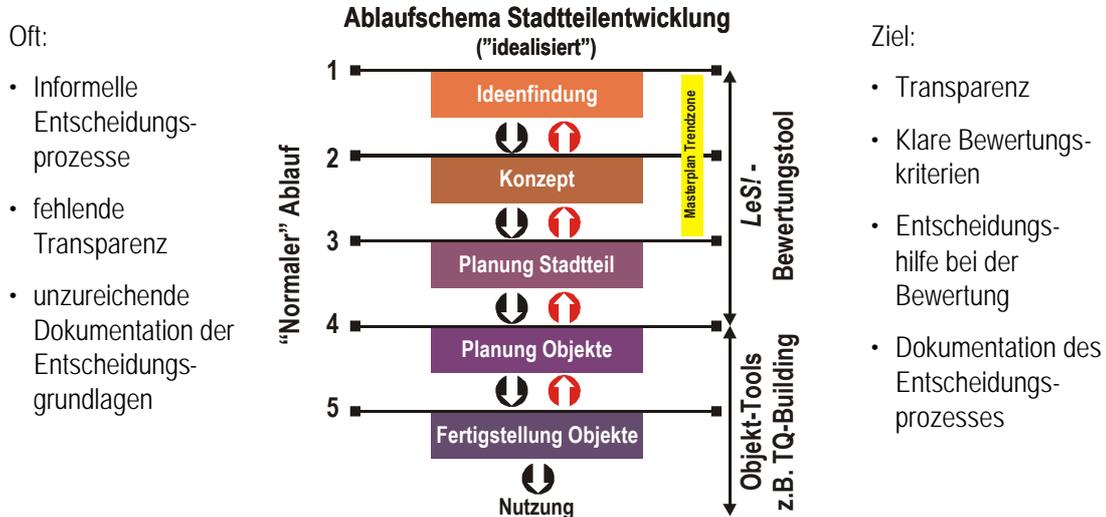
Entscheidungsprozesse der Stadtteilentwicklung sind oft durch folgende Eigenschaften gekennzeichnet:

- Informelle Entscheidungsprozesse
- fehlende Transparenz
- unzureichende Dokumentation der Entscheidungsgrundlagen

LES! zielt auf die Entwicklung von Tools mit folgenden Zielvorstellungen ab:

- Rechtzeitige Einbeziehung aller notwendigen Akteure
- Erhöhung der Transparenz
- Anwendung nachvollziehbarer Bewertungskriterien
- Entscheidungshilfe bei der Bewertung
- Verständliche Dokumentation des Entscheidungsprozesses

Abbildung 5: Ablaufschema LES!



Quelle: Eigene Bearbeitung

2.2 Aufbau der LeS!-Bewertung

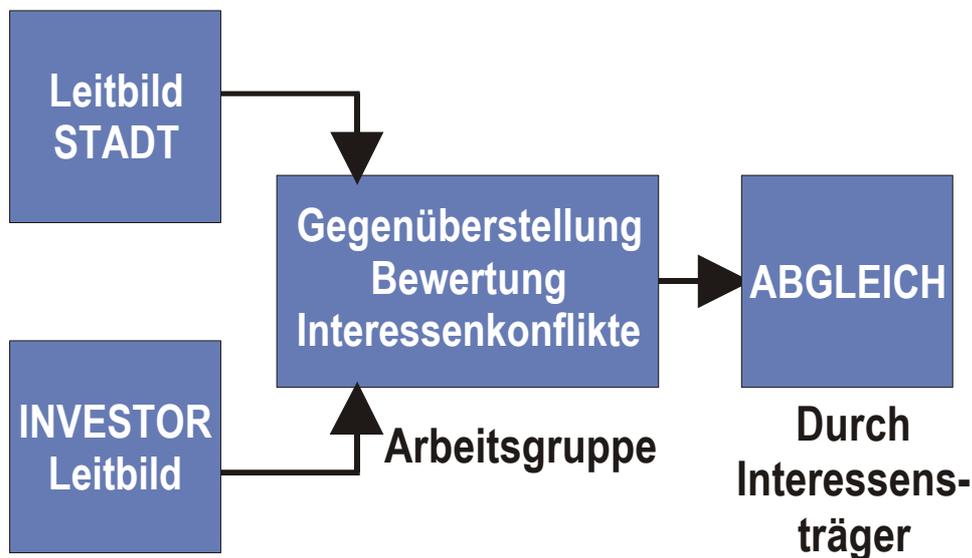
Das Bewertungs- und Entscheidungstool beinhaltet folgende Bausteine:

- **Auswahl von Zieldefinitionen:** erfolgt durch die Entscheidungsträger / Anwender; ist flexibel anzuwenden; ist nach den jeweiligen Bedürfnissen erweiterbar
- **Messen & Bewerten:** Bewertung erfolgt auf Basis der Zieldefinition; auf Basis von vorab festgelegten quantitativen und / oder qualitativen Bewertungskriterien (Indikatoren); diese müssen auch für die Allgemeinheit nachvollziehbar sein. Grundsätzlich dient bei dieser Bewertung der Bestand als Orientierung für die Neubewertung.
- **Ergebnisbericht:** Entscheidend für die Qualität des gesamten Bewertungsmodells ist die Verständlichkeit und Klarheit der Dokumentation; diese hat soweit wie möglich auf Basis bereits bestehender Grundlagen zu erfolgen und muss somit mit geringem Aufwand für die Anwender möglich sein.

2.3 Aufzeigen von Interessenkonflikten

Entscheidend für die Qualität des Bewertungsmodells ist das Aufzeigen von Interessenkonflikten: sowohl im Rahmen der Zielabgleichung zwischen unterschiedlichen Abteilungen und Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung, als auch bei der Gegenüberstellung von Interessenlagen der Stadt Linz mit jenen von Investoren.

Abbildung 6: Umgang mit Interessenskonflikten



Quelle: Eigene Bearbeitung

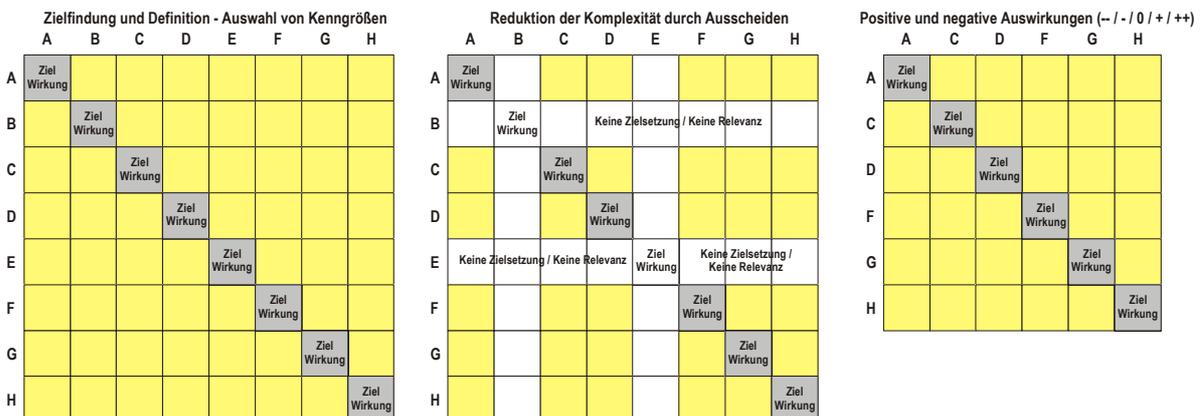
2.4 Vorgaben für LES!-Bewertung

Diese Zielsetzung verlangt auch die Entwicklung eines Entscheidungsmodells, welches stark auf die einzelnen Verfahrensschritte im Rahmen eines Stadtentwicklungsprozesses eingeht und dabei jene Verfahrensschritte benennt, die zum Abgleich unterschiedlicher Interessenslagen notwendig sind. Auch hier gilt das Transparenz-Prinzip, die einzelnen Verfahrensschritte müssen nachvollziehbar dokumentiert werden.

LeS! arbeitet diesbezüglich mit einer von Beginn an auf interdisziplinäre Bearbeitungsteams bzw. unterschiedliche Interessensträger ausgelegten Methode unter Verwendung von der zu entwickelnden „Entscheidungsmatrix“.

Abbildung 7: Konzept Entscheidungsmatrix

- KONZEPT BEWERTUNG



IDEENFINDUNG: Start mit allen Zielebenen; Arbeitsgruppe aus allen Sachbereichen

LEITBILD: Ausscheidung jener Zielebenen, die für das Gebiet keine Relevanz haben

KONZEPT / PLAN: Fokussierte Bewertung der zu erreichenden Ziele

Quelle: Eigene Bearbeitung

Dieser Ansatz soll flexibel ausgelegt werden und dadurch auf unterschiedlichen Konkretisierungs-Ebenen in der Projektentwicklung anwendbar sein:

- **IDEENFINDUNG:** Start mit allen Zielebenen; bearbeitet durch eine Arbeitsgruppe aus allen Sachbereichen
- **LEITBILD:** Ausscheidung jener Zielebenen, die für das Gebiet keine Relevanz haben
- **KONZEPT / PLAN:** Fokussierte Bewertung der zu erreichenden Ziele

Dadurch soll sich der Aufwand für alle Beteiligten in Grenzen halten (Reduktion der Leitziele im Rahmen der Leitbildphase) und gleichzeitig aber sicher gestellt werden, dass einerseits grundsätzlich alle Interessenslagen bei der Konzeption von Stadtentwicklungsgebieten berücksichtigt werden (Ideenfindung) und vor allem auch dokumentiert werden.

Abbildung 8: Grundsätzlicher Aufbau



Quelle: Eigene Bearbeitung

2.5 Die LeS! - Zielebenen

Folgende Themenfelder der nachhaltigen Entwicklung sind im Rahmen von LeS! besonders zu berücksichtigen:

- **Nachhaltige Stadtplanung:** stadtverträgliche Mischnutzungen, energie- und ressourceneffizienter Städtebau, Flächenrecycling
- **Bodenmanagement und Freiflächen:** Bodenversiegelung, Gründraumversorgung, Erholungs- und Freiflächenqualität
- **Umweltschutz:** Energieeffizienz, erneuerbare Energien, Luftschadstoffe und Treibhausgase, Materialeffizienz, NAWAROS
- **Mobilität:** Hochwertige Verkehrserschließung, Flächenbedarf für MIV, Fußgänger, Fahrräder, Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- **Wirtschaftliche Nachhaltigkeit:** Standortförderung, Stärkung innerstädtischer Zentren, Sicherung Wirtschaftsstandort, Schaffung Arbeitsplätze
- **Sozialverträglichkeit:** Durchmischung, kosteneffizienter Wohnbau, Sicherung Grundversorgung, Soziale Infrastruktur, gemeinschaftsfördernde Einrichtungen, quartierbezogenes Stadtteilmanagement

Innerhalb der Themenfelder wurden zur Konkretisierung mehrere Leit- und Teilziele sowie brauchbare Bewertungskriterien (quantitativen / qualitative Indikatoren, jeweils auf einer 3-stufigen Bewertungsskala) zugeordnet - siehe Kapitel „Leitziele / Teilziele“.

Das Bewertungsinstrument LES! ist zusammengefasst:

- eine Anleitung zur Entwicklung von Stadtteilen (u.a. auch Brachflächen) unter Beachtung der Zielsetzungen nachhaltiger Stadtentwicklung (Umwelt / Wirtschaft / Soziales)
- ein auf diese Zielsetzungen eingehender Bewertungsraster mit dazu passenden und vor allem verfügbaren Indikatoren und Kriterien
- eine Checkliste, die nach der Erstentwicklung (am Beispiel Trendzone Linz-Mitte) auch für andere Vorhaben herangezogen werden kann
- ein Bewertungsverfahren, das Ziel- und Interessenskonflikte transparent macht
- eine Unterstützung für die fachübergreifende Zusammenarbeit
- ein >> decision making tool <<

3. Beschreibung des LES! – Bewertungsverfahrens

3.1 Mission Statement

Der im Rahmen von LES! zu entwickelnde Planungsprozess verfolgt folgende Kernziele:

- Gestaltung eines offenen Zielfindungsprozesses, der all jene Entscheidungsträger (Verwaltung, Investoren, Planer) einbezieht, die für die Entwicklung des jeweiligen Stadtteils relevant sind
- Durch entsprechende Dokumentation der einzelnen Bewertungsschritte wird das Entscheidungsverfahren auch für Außenstehende transparent und nachvollziehbar gemacht.
- Das schrittweise Vorgehen im Planungsprozess ermöglicht es den Teilnehmern, die Motive und Entscheidungsgrundlagen der anderen Akteure nachzuvollziehen.
- LES! ist als iterativer Prozess konzipiert: Wenn spätere Erkenntnisse dies notwendig machen, werden voran gegangene Planungsschritte aktiviert um zu einer etwaigen Neubeurteilung zu gelangen.
- Unsicherheiten im Entscheidungsprozess werden nicht „unter den Tisch gekehrt“, sondern als Teil des Planungsprozesses anerkannt und auch so benannt.

Wann soll die LES! – Bewertungsmethode zur Anwendung kommen?

LES! wurde am Beispiel der Masterplanung zur Trendzone Linz-Mitte entwickelt, welche auf dem Areal eines ehemaligen Güterbahnhofs in Linz situiert ist. Das Instrument ist aus diesem Grund jedenfalls für eine Bewertung von Entwicklungsvorhaben auf Industrie- und Gewerbebrachen einsetzbar. Im Rahmen der Entwicklungsarbeit wurde LES! aber auch für eine ex-post-Bewertung der solarCity Linz-Pichling verwendet.

Diese doch sehr unterschiedlichen Anwendungsgebiete haben gezeigt, dass LES! grundsätzlich für eine Vielfalt von städtebaulichen Entwicklungsvorhaben herangezogen werden kann. Grundsätzlich liegt hier die Betonung auf „städtebauliche Entwicklungsvorhaben“, was sich auch in der Maßstäblichkeit der entwickelten Kriterien niederschlägt. Objektbezogene Bewertungen sind folgerichtig mit Hilfe von LES! nur eingeschränkt möglich. Hier eignen sich Bewertungsinstrumente wie das ebenfalls im Rahmen von „Haus der Zukunft“ entwickelte TQ weitaus besser.

Die Vorhaben können sowohl im Entwicklungsstadium, als auch im Planungsstadium sein. Entscheidend ist das Zusammentreffen unterschiedlicher Sachmaterien in Form von Maßnahmenbündeln, die auf einen Standort / ein Gebiet anzuwenden wären.

Stadtentwicklung betrifft Gesamtstadt !

LES! soll wesentlich dazu beitragen, dass Planungen im Bereich der Stadtentwicklung von Anbeginn als fachübergreifender Dialog und Entscheidungsprozess durchgeführt wird und dabei durch die gezielte Zusammenarbeit relevanter Dienststellen bestmögliche Ergebnisse erzielt werden. Ein LES! – Team arbeitet deshalb je nach Anwendungsfall entweder vorausschauend, anlassbezogen, proaktiv oder reaktiv. Wesentlich ist bei all diesen unterschiedlichen Prozesszugängen die enge Abstimmung mit / Veranlassung durch politische und/oder administrative EntscheidungsträgerInnen.

3.2

Schritt 1: Team-Konstituierung und inhaltliche Vorarbeiten

3.2.1 Projektkoordination

Kernziel der Bewertung von Stadtentwicklungsvorhaben mit Hilfe von LES! ist eine fach- und damit dienststellenübergreifende Auseinandersetzung mit den vielfältigen Sachmaterien von städtischen Entwicklungsvorhaben.

Zentrale Bedeutung kommt dabei der Projektkoordination zu. KoordinatorInnen übernehmen für Vorhaben für die die LES! – Bewertung angewendet werden soll, die Vorarbeiten und stellen auf Basis der daraus gewonnenen Erkenntnisse das jeweiligen LES!-Team zusammen. Dabei wird auf jene Ressourcen anderer Dienststellen Rücksicht genommen, die für das Entwicklungsvorhaben relevant sind und gleichzeitig im Rahmen eines Ressourcenplans zu aktivieren sind.

Der / die jeweilige LES!-KoordinatorIn soll entsprechend der **inhaltlichen Schwerpunktsetzung** des jeweiligen Stadtentwicklungsvorhabens ausgewählt werden. Das bedeutet, dass Vorhaben mit eindeutigem Wirtschaftsschwerpunkt sinnvollerweise Personen mit wirtschaftlicher Kernkompetenz zugeteilt werden, Vorhaben mit sozialem Schwerpunkt Personen mit sozialwissenschaftlicher Kernkompetenz, usw..

Hohe **Fachkompetenz und Know How im prozessorientierten Arbeiten** gilt als persönliche Voraussetzung bei der Auswahl der ProjektkoordinatorInn. Die ausgewählte Person muss letztendlich die Ersterfassung des zu bewertenden Entwicklungsvorhabens abwickeln, sie fügt bereits bestehende Informationen zu einem vorläufigen Gesamtbild zusammen und hat in der Regel für den darauf folgenden Bewertungsvorgang eine leitende Rolle inne.

3.2.2 Zusammenstellung des Projekt-Teams

Das Bewertungsteam setzt sich je nach Notwendigkeit der anstehenden Planungsaufgabe aus **VertreterInnen unterschiedlicher Fachgebiete und Dienststellen** zusammen.

Entsprechende Personal- und Sachressourcen für die Durchführung des Prozesses sind sicherzustellen. Auch hier kommt den ProjektkoordinatorInnen eine tragende Rolle bei der Organisation von Teamtreffen, dem laufenden Austausch der Informationen und nicht zuletzt auch bei der Organisation allenfalls zusätzlich notwendiger Informationen zu.

Als geeignetes organisatorisches Instrument für die Sicherstellung einer Projektbewertung im Sinne von LES! wurde von der ausführenden Projektgruppe das in Linz etablierte Instrument des „**Projektvertrags**“ angesehen.

In einer ersten Sitzung des Planungsteams kommt es zur **Konstituierung des Planungsteams**. Die Planungsaufgabe wird von der Projektkoordination in ihren generellen Zügen vorgestellt, die bislang erstellten Vorarbeiten (siehe Kap. 3.2.3) werden diskutiert und allenfalls ergänzt. Auf Basis eines Prozessleitfadens wird ein erster **Arbeitsplan** erstellt.

Möglicher Personenkreis für die LES! - Bewertung

Innerhalb der Organisationsstruktur der Stadtverwaltung Linz kommen insbesondere folgende Fachabteilungen für eine Einbeziehung im Rahmen einer LES! – Bewertung in Frage:

Aus der Bauverwaltung

- Planungsamt: Abteilung für Verkehr, Abteilung für Stadtentwicklung
- Stadtgartenamt

Aus der Sozial- und Bezirksverwaltung

- Umweltamt
- Amt für Jugend und Familie
- Sozialamt

Aus der Finanz- und Vermögensverwaltung

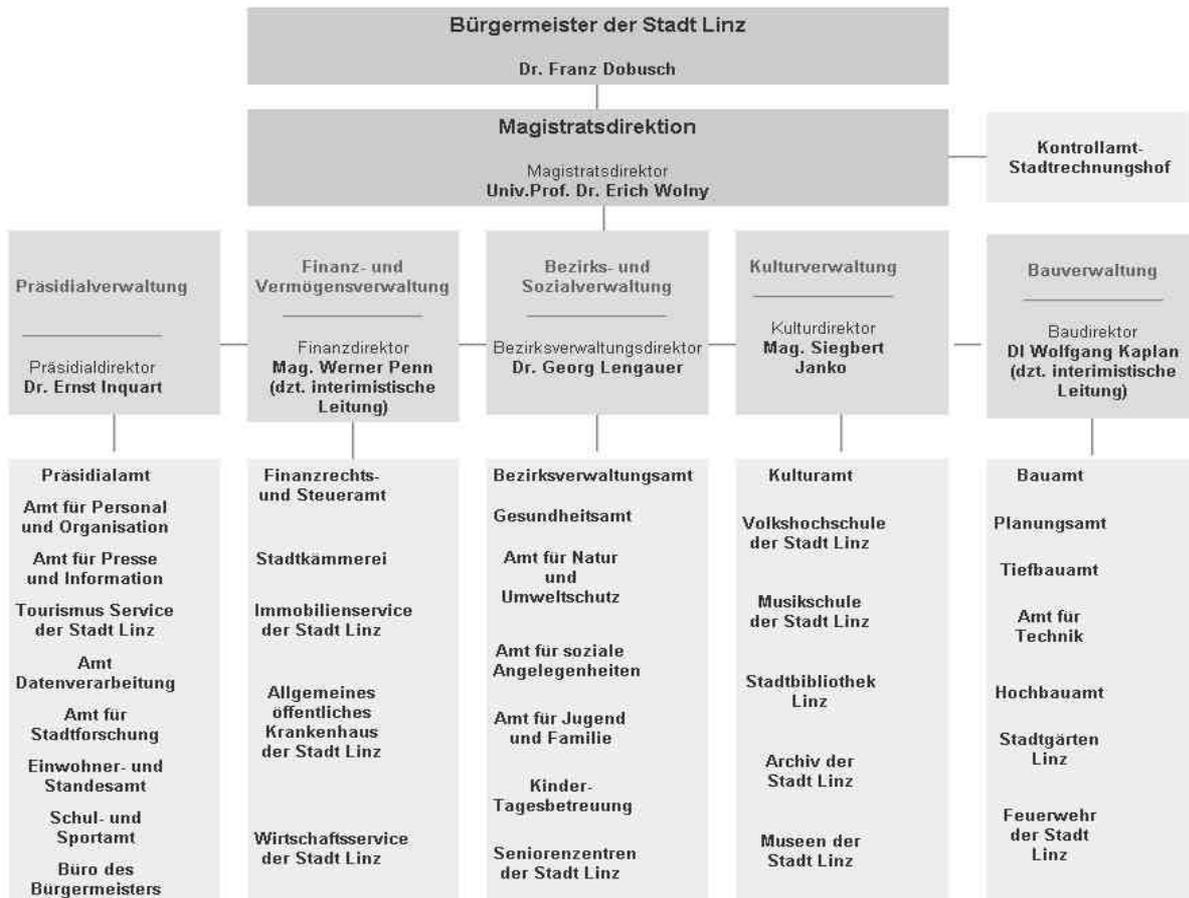
- Wirtschaftsservice der Stadt Linz

Aus der Kulturverwaltung

- Kulturamt

Ein Blick auf die vorhandene Organisationsstruktur der Stadt Linz skizziert die über diese Vor-Auswahl hinausgehenden Möglichkeiten zur fachübergreifenden Zusammenarbeit (siehe nächste Seite).

Abbildung 9: Organigramm der Linzer Stadtverwaltung



Quelle: Magistrat der Stadt Linz

Anmerkung:

Diese oben dargestellte Verwaltungsstruktur wird nur noch bis Ende 2004 gültig sein. Ab Jan. 2005 wird die Verwaltung der Stadt Linz in folgende sechs Geschäftsgruppen gegliedert:

- Geschäftsgruppe Präsidialverwaltung
- Geschäftsgruppe Finanzverwaltung (inkl. Wirtschaftsservice)
- Geschäftsgruppe Bezirksverwaltung (inkl. Amt für Jugend, Familie und Soziales)
- Geschäftsgruppe Kultur, Bildung, Sport
- Geschäftsgruppe Stadtentwicklung, inkl. Planungsamt, „Umwelt-Technik-Center“ (UTC), Anlagen- und Bauamt
- Geschäftsgruppe Facility Management (als neue Service-Gruppe der Immobilien- und Gebäudeverwaltung)

3.2.3 Inhaltliche Vorarbeiten

Beschreibung des Bewertungsgegenstandes

In einem ersten Schritt soll eine generelle Darstellung des Bewertungsgegenstandes (Entwicklungsprojekt, Konzept, Masterplanung, abgeschlossene Stadtteilentwicklung, etc.) erfolgen. Dabei sind in einem möglichst kurzen Überblick die wesentlichen Grunddaten und Informationen aus dem aktuellen Planungsstand zu dokumentieren.

Das Planungsgebiet wird hinsichtlich der vorhandenen Planungsgrundlagen und statistischer Kennwerte beschrieben. Diese generelle Beschreibung beinhaltet auch die möglichst klare Benennung der zu erreichenden Planungsergebnisse bzw. Produkte (z.B. Städtebauliches Leitbild, Grundlagen für städtebaulichen Wettbewerb, etc.).

Ein standardisiertes Grunddatenblatt, das für möglichst viele unterschiedliche Arten von Bewertungsgegenständen einsetzbar ist, könnte für diesen Arbeitsschritt entwickelt werden.

Schema für Projekt-Grunddatenblatt:

Bezeichnung – Kurztitel	z.B. Trendzone Linz-Mitte	
Bezeichnung - Langtitel	Adresse	
Größe des Planungsgebietes		
Bestehende Nutzung	z.B. ÖBB-Güterbahnhof	
Statistische Kennwerte (Nutzungsanteile nach Kategorien, Dichte, ...)		
Eigentümer	z.B. ÖBB	
Verfügbare Planungsgrundlagen		
Bekannte Nutzungsrestriktionen aufgrund der Vornutzung (z.B. Vorbelastung der Böden, ...)		
Mögliche Öffentlichkeits- wirksamkeit des Projektes	z.B. bestehende Bürger- Initiativen, Konfliktbereich	

Projektkontext- und Umfeldanalyse (optional)

Vor Beginn des eigentlichen Bewertungsdurchganges empfiehlt sich, eine kurze Zusammenfassung des jeweiligen Projektkontextes zu erstellen. Im Rahmen einer Umfeldanalyse sollen die wichtigsten Rahmenvorgaben, die für die weitere Entwicklung und für die Bewertung der Planungsergebnisse von großer Bedeutung sind, zusammengefasst werden. Alle beteiligten im Bewertungsteam können somit von einem gleichen Wissensstand über externe Einflussfaktoren ausgehen, was die interdisziplinäre Arbeit im Team erleichtert.

Diese Analyse umfasst eine generelle Darstellung der standortbezogenen Ausgangssituation, die relevanten Wechselbeziehungen und die Rahmenbedingungen, die

durch die umliegenden Nutzungen gegeben sind (z.B. Entwicklungsabsichten in den Nachbargebieten, aktuelle Projekte und Vorhaben). Es sollen aber auch grundsätzliche Entwicklungstrends für die Gesamtstadt wie Bevölkerungsentwicklung, Verkehr, Wirtschaft mit Relevanz auf die zukünftige Entwicklung im Projektgebiet kurz dargestellt werden. Wichtig ist hier neben inhaltlichen bzw. fachlichen Aspekten insbesondere die Benennung einzelner Akteure mit ihren Interessen. In der Folge werden die wichtigsten Fragestellungen skizziert.

Mögliche Fragestellungen einer Projekt-Kontextanalyse

Themenfeld	Fragen
Interessensgruppen	Welche Interessensgruppen sind betroffen / können Einfluss nehmen?
Zielsetzungen	Was wollen die Interessensgruppen? Was wollen sie gegebenenfalls verhindern? Wie durchsetzungsfähig sind sie?
Rechtssituation	Wer hat für das Planungsgebiet welche Rechte und Durchsetzungsmöglichkeiten? Was schränkt die Stadt in ihrer (rechtlichen) Entscheidungsfreiheit wesentlich ein?
Finanzierung	Welche kommunalen, regionalen, nationalen, internationalen und sonstigen Finanzierungsinstrumente / Förderungsinstrumente stehen zur Verfügung ? Welche Einschränkungen (Finanzierungsgrenzen) bestehen ?
Entwicklungstrends	Welche wesentlichen überregionalen Entwicklungstrends sind absehbar, die auf lokaler bzw. regionaler Ebene nicht oder kaum beeinflussbar sind? Wie weit muss daher vorausgedacht werden?
Zeithorizont	Wie weit muss aufgrund externer Trends vorausgedacht werden? Wann müssen aus der LES!-Bewertung Ergebnisse vorliegen?

Zusammenfassung der Vorbereitungsarbeiten

Den Abschluss der Vorbereitungsarbeiten bildet die Zusammenfassung der oben beschriebenen Arbeitsschritte mit Berücksichtigung der wesentlichsten Punkte. Zusätzlich dazu sollten hier die nächsten notwendigen Schritte (auch organisatorisch – technisch) in Form eines Arbeitsprogramms (Zeitplan) skizziert werden.

Als technische Vorgaben sind hier folgende Kriterien zu nennen:

- Die Vorarbeiten sind mit einem Bericht abzuschließen. Motto: „So knapp wie möglich.“
- Dieser beinhaltet eine ein- bis maximal zweiseitige Kurzfassung der wesentlichsten Ergebnisse.
- Die Langfassung sollte einen Umfang von max. 10 Seiten (inkl. Kontextanalyse) haben.

3.3

Schritt 2: Festlegung von Leit- und Teilzielen sowie Bewertung

Der eigentliche Bewertungsvorgang läuft in drei Stufen ab:

1. Auswahl von Leitzielen
2. Auswahl von Teilzielen
3. Bewertung der Teilziele

Das im Rahmen des Projekts entwickelte Bewertungstool auf Datenbankbasis dient zur Erfassung und Dokumentation des Bewertungsvorganges. Eine umfassende Beschreibung des Bewertungstools befindet sich im Anhang / Materialienband.

3.3.1. Leitziele für das Planungsgebiet auswählen

Im Rahmen des Projektes „LES! Linz entwickelt Stadt“ wurde eine Auswahl wesentlicher Leitziele für nachhaltige Stadtentwicklung erarbeitet.

Dieser Zielkatalog stützt sich im wesentlichen auf bereits vorliegende Zielformulierungen, die über Beschluss des Linzer Gemeinderates verbindlichen Charakter aufweisen:

- Örtliches Entwicklungskonzept der Stadt Linz (Gesamtteil; Stand: Aug. 2001)
- Nachhaltigkeits-Leitziele und –Indikatoren im Rahmen der Linzer Agenda 21 (Beschluss des Gemeinderates vom 26. 6. 2003)

Auf Basis dieses vorgefertigten Zielkatalogs und der dem jeweiligen LES!-Planungsprozess zugrunde liegenden weiterführenden Unterlagen kommt es zur Diskussion und Festlegung der Planungsprioritäten (= Leitziele) für das Planungsgebiet. Als inhaltliche Zielvorgabe ist eine gemeinsame Leitzieldefinition im Projektteam in Form einer „**Optimallösung im Sinne nachhaltiger Entwicklung**“ anzustreben.

Einzelne Leitziele können aufgrund der inhaltlichen Voraussetzungen am betrachteten Standort (fehlende sachliche Relevanz) oder auch aufgrund strategisch-politischer Überlegungen aus dem vorgefertigten Katalog ausgeblendet werden. Diese Zielsetzungen werden dann in den nachfolgenden Bearbeitungsschritten nicht mehr mit berücksichtigt. Jedenfalls ist bei der **Negativ-Auswahl („Wegschalten von Leitzielen“)** eine entsprechende Begründung anzuführen.

3.3.2. Präzisierung der Zieldefinition über die Festlegung von Teilzielen

Auf Basis des ausgewählten Leitzielkatalogs für das Planungsgebiet kommt es zur Auswahl von inhaltlich relevanten und für die nachhaltige Entwicklung unverzichtbaren Teilzielen. Die Leitziele werden in diesem Arbeitsschritt über mehrere nachvollziehbare Einzelziele präzisiert bzw. operationalisiert.

Auch hier dienen die im Rahmen dieses Projektes erarbeiteten Grundlagen der Vereinfachung des Planungsprozesses. In mehreren Workshops mit dem LeS!-Team (VertreterInnen inhaltlich relevanter Abteilungen des Magistrats) wurden die wesentlichsten Teilziele ausgewählt, die aus der Sicht der jeweiligen Fachabteilung eine Voraussetzung für eine nachhaltige Stadtentwicklung darstellen. Es liegt somit ein umfassender Zielkatalog zur nachhaltigen Stadtentwicklung vor, der über Leit- und Teilziele aufgegliedert wurde.

Für jedes Teilziel wurden geeignete qualitative oder quantitative Bewertungskriterien definiert, die eine abgestufte Bewertung von Planungsergebnissen erleichtern (siehe nachfolgendes Kapitel).

Beispielhaft kann die Umwandlung von Leitzielen in Teilziele folgendermaßen erfolgen:

Leitziel: Verringerung der Verlärmung der Stadt

- Teilziel 1: Realisierung lärmarmer Nutzungen
- Teilziel 2: Errichtung von Schutz- und Entlastungsmaßnahmen
- Teilziel 3: Erhaltung bzw. Schaffung von Ruhezeiten im Stadtgebiet
-

Leitziel: Sicherung der betrieblichen Wertschöpfung

- Teilziel 1: Erhaltung der hochwertigen Wirtschaftsstandorte (Bestand + Entwicklung)
- Teilziel 2: Förderung von Betriebsneuansiedlungen
- Teilziel 3: Gewährleistung eines stadtverträglichen Branchenmix
-

Auswahlprozess zur Festlegung relevanter Teilziele

Im Rahmen des durchzuführenden Diskussionsprozesses ist eine konsensorientierte Definition der Teilziele für das Planungsgebiet durchzuführen. Die einzelnen Teammitglieder konkretisieren „ihre“ Leitziele und schätzen die Konsequenzen anderer Leitziele auf ihre Schwerpunktsetzungen im Rahmen des Planungsgebietes ein.

Einzelne Teilziele können aus dem vorliegenden Zielkatalog ausgeblendet werden. Dies kann aus folgende Überlegungen heraus geschehen:

1. einzelne Teilziele sind **aufgrund der inhaltlichen Voraussetzungen am betrachteten Standort nicht relevant** oder
2. einzelne Teilziele sind für eine nachhaltige Entwicklung jedenfalls relevant, können aufgrund des **vorliegenden Planungsstandes** (z.B. fehlende inhaltliche Aussagen im Rahmen der Masterplanung, zu geringe Detailgenauigkeit in der Konzeptphase, etc.) noch nicht bewertet werden

Auch hier sind Begründungen für ausgeschiedene Teilziele festzuhalten.

3.3.3. Durchführung der Bewertung

Für alle Leit- und Teilziele wurden geeignete Bewertungskriterien ausgewählt, die eine Einstufung von Planungsergebnissen in einem 3-stufigen Bewertungsraster (positiv – neutral – negativ) ermöglichen. Die aufgelisteten Kriterien sollen die Überprüfbarkeit der Zielerfüllung gewährleisten.

Anmerkung:

Für die Auswahl und Festlegung geeigneter Bewertungskriterien wurden in einer ersten Projektphase (Arbeitsmodul 1 – Grundlagen) verschiedene nationale und internationale Indikatorensysteme recherchiert und auf ihre Tauglichkeit hinsichtlich LES! hinterfragt. Das Ergebnis hierzu ist bemerkenswert. Zahlreiche international übliche (Nachhaltigkeits-)Indikatorensysteme sind nur sehr eingeschränkt für die Praxisanwendung in Form der Bewertung und Einschätzung für konkrete Stadtentwicklungsvorhaben geeignet. Der Grund dafür ist relativ einfach: Die meisten dieser Systeme verstehen sich als „top down – Indikatoren“, die bestenfalls auf nationaler Ebene verwendbar sind aber auf lokaler oder gar Projektebene zu erheblichen Mehraufwendungen bei der Bewertung und laufenden Qualitätssicherung führen würden.

Zentrale Fragen bei der Auswahl der Bewertungskriterien:

1. Welche **quantitativen Indikatoren** und Parameter sind für die Messung / Beurteilung der Zielerfüllung sowohl inhaltlich sinnvoll als auch praktisch umsetzbar?
2. Gibt es **allgemein gültige quantitative Schwellenwerte**, um positive / negative Planungsergebnisse identifizieren zu können?
z.B. Versiegelungsgrad von maximal 60 Prozent (grundstücksbezogen),
Lärmimmissionen von 55 dB am Tag im Wohngebieten, etc.
3. Gibt es spezielle **Richtwerte**, die aus den gesetzlichen Grundlagen oder aus Verordnungen der Stadt Linz ableitbar sind und die zur Bewertung einzelner Teilziele heranzuziehen sind?
4. Falls keine quantitativen Indikatoren bzw. Schwellenwerte vorliegen: Wie können einzelne Teilziele im Bewertungsraster **qualitativ erfasst**, d.h. verbal beschrieben werden?
5. Ermöglicht die qualitative Beschreibung von Planungsergebnissen eine relative eindeutige **Abgrenzung von positiven / neutralen oder negativen Bewertungsergebnissen**?

In Rahmen von „LES! Linz entwickelt Stadt“ wurden zur Auswahl geeigneter Bewertungskriterien mehrere Workshops sowie Einzelgespräche mit VertreterInnen inhaltlich relevanter Magistratsabteilungen durchgeführt.

Ziel war die Auswahl und Definition geeigneter Bewertungskriterien für den jeweiligen Fachbereich (vorbereitend in Einzelgesprächen mit einzelnen Abteilungen) sowie die Reflexion der jeweiligen „Bereichssicht“ innerhalb des gesamten LES!-Projektteams (im Rahmen von halbtägigen Workshops).

Als Ergebnis der Bearbeitung liegt für jedes der entwickelten Teilziele eine 3-stufige Bewertungsskala vor, die einen Orientierungsrahmen für die im Einzelfall durchzuführende Bewertung von Planungsergebnissen darstellt. Eine umfassende Darstellung der

entwickelten Bewertungskriterien findet sich im Kapitel 4 - „Bewertungskriterien für nachhaltige Stadtentwicklung“.

Beispiel:

Teilziel: Schutz des vorhandenen Orts- und Landschaftsbildes

Vorhandene Positiv-Merkmale des Orts- und Landschaftsbildes sind bei der städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen und – im Optimalfall – noch auszubauen (z. B. Einbindung von landschaftlich attraktiven Zonen in Form einer Erholungs- und Freizeitlandschaft).

Bewertungsskala:

+	o	-
Das vorhandene Orts- und Landschaftsbild wird durch die städtebauliche Entwicklung berücksichtigt und aufgewertet.	Das vorhandene Orts- und Landschaftsbild wird durch die städtebauliche Entwicklung nicht negativ beeinflusst.	Das vorhandene Orts- und Landschaftsbild wird durch die städtebauliche Entwicklung negativ beeinflusst.

3.3.4. Zusammenfassender Bewertungsbericht

Das Bewertungstool liefert (über eine automatisierte Datenbank-Verknüpfung) ohne zusätzlichen Arbeitsaufwand einen zusammenfassenden Bewertungsbericht, gegliedert nach den sechs Themenfeldern der nachhaltigen Stadtentwicklung.

- Stadtplanung
- Verkehr
- Freiraum
- Umwelt
- Wirtschaft
- Soziales

Dargestellt werden alle Bewertungsergebnisse, jeweils nach Thema zusammengefasst sowie im Detail die Bewertungen aller ausgewählten Teilziele samt Begründungen. Ergänzend dazu können von Mitgliedern des Projektteams erweiterte Ausführungen oder Verweise auf erläuternde Dokumentationen / Studien / Literatur angefügt werden.

Der Bewertungsbericht verschafft einen objektivierten und transparenten Überblick über die Stärken und Schwächen von Stadtteilentwicklungen, jeweils nach einzelnen Fachbereichen bzw. Interessenslagen zusammengefasst. Der Bericht nennt die zukünftigen Handlungsfelder, in denen Planungen oder Konzepten bezüglich ihrer „Nachhaltigkeitsperformance“ noch zu verbessern bzw. zu optimieren sind und bietet gleichzeitig die Gelegenheit, besonders hervorragende Leistungen entsprechend abzubilden.

3.4. Weiterführende Arbeitsschritte (optional)

Ein „normaler“ Bewertungsvorgang im Sinne von LES! endet mit der Erstellung des Bewertungsberichtes (unter Verwendung des Bewertungstools).

Optional dazu können noch folgende weitere Arbeitsschritte angefügt werden:

- Schritt 3:
Erarbeitung von **Optimierungs- und Lösungsansätzen**, z.B. für Teilziele, die nur neutral oder negativ bewertet wurden
- Schritt 4:
Entwicklung eines **abgestimmten Maßnahmenprogramms** für das Projektgebiet

Beide Schritte verstehen sich sinngemäß als Variantenuntersuchung zum bewerteten Projekt bzw. als Fortsetzung eines begonnenen Planungsprozesses und bedienen sich dabei der bislang vorgestellten Bewertungsmethodik.

Entscheidende Eckpunkte sind dabei können sein:

- Beschreibung und Bewertung von Alternativvarianten (qualitativ mit den festgelegten Kriterien, quantitativ mit den festgelegten Kennzahlen)
- Auswahl von geeigneten Lösungsansätzen
- Beschreibung der erforderlichen zusätzlichen Planungsmaßnahmen
- Nennung von verbleibenden Unsicherheiten / Risiken

4. Bewertungskriterien für nachhaltige Stadtentwicklung

4.1 Einleitung

Diese Bewertungskriterien wurden für das Prozess-Modell „LES! Linz entwickelt Stadt“ von einem interdisziplinären Arbeitsteam innerhalb des Magistrats der Stadt Linz und mit Unterstützung von externen Experten entwickelt.

Den Grundsätzen der Nachhaltigkeit folgend, wird eine städtische Entwicklung langfristig auf ökologische Verträglichkeit, wirtschaftliche Tragfähigkeit sowie soziale Ausgeglichenheit hin auszurichten sein.

Der **Gliederungsraaster für Ziele und Bewertungskriterien** wurde auf eine weitgehend gebräuchliche thematische Ausrichtung von Zuständigkeiten innerhalb von Verwaltungsstrukturen bzw. auf unterschiedliche Fachgruppen innerhalb des Planungs- und Bausektors abgestellt.

- **Stadtplanung:**
Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung, Entwicklungsplanung (Zentrum / Peripherie, Dichte / Ausgleich, etc.), Städtebau, Stadtgestaltung (auf Ebene des Städtebaus), Infrastruktur-Planung, Prozessgestaltung zur Standortentwicklung
- **Verkehr:**
Netzgestaltung / Netzausbau bei hochrangiger Verkehrsinfrastruktur, Öffentlicher Personen-Nahverkehr, Mobilitätsstrategie in der Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs, Ausbau / Förderung des Radverkehrs, Ausbau / Förderung des Fußverkehrs
- **Freiraum:**
Grünzonenplanung (u.a. mit stadtklimatischen Funktionen), Freiraumplanung, Landschafts- und Grünflächengestaltung, Naturschutz und Stadtökologie, Erholungs- und Freizeitmanagement, gebäudebezogene Freiraumaspekte
- **Umwelt:**
Luftreinhaltung (inkl. Abbau der Staubbelastung), Klimaschutz, bau- und produktionsbedingte Energieeinsparung, Förderung nachwachsender Energieträger, Abfallvermeidung, Lärmeindämmung, Lärmschutz, umfassender Gewässerschutz
- **Wirtschaft:**
Förderung betrieblicher Entwicklung, Betriebsansiedlung, Ausbau des Arbeitsplatz-Angebots, Zentrenentwicklung, Nahversorgung, Umfeldqualität bei Betriebsentwicklungen, nutzerübergreifende Infrastruktur, Prozessgestaltung / Genehmigungsverfahren für betriebliche Aktivitäten
- **Soziales:**
Gestaltung des Wohnungsmarktes (Angebotsentwicklung, Preisbildung, sozial abgestimmte Verteilung), Gesundheits- und Bildungsinfrastruktur, Soziale Infrastruktur für alle gesellschaftlichen Gruppen (Kinderbetreuung, Jugend, Freizeit, SeniorInnen,...), Gender Mainstreaming & Diversity, Partizipation, Integration (u.a. auch MigrantInnen)

Die Auflistung kann keineswegs als vollständig aufgefasst werden, angestrebt wurde jedenfalls, dass die wesentlichsten Fragestellungen der Stadtentwicklung, bezogen auf die räumliche Ebene des Stadtteils, integriert sind. Eine Verfeinerung, Ergänzung bzw. Erweiterung um zusätzliche Zielebenen ist jederzeit möglich.

Anwendungsbereiche:

Der Katalog aller dargestellten Leitziele, Teilziele und Bewertungskriterien kann auf drei unterschiedlich ausgerichtete Aufgabenfeldern eingesetzt werden:

- a) zur Einordnung bzw. **Bewertung von vorliegenden Planungen**, Konzepten, Projektideen zur Stadtentwicklung (durchgeführt im Rahmen des Projektes „LES! Linz entwickelt Stadt“ am Beispiel der Trendzone Linz-Mitte / Masterplanung)
- b) zur ex-post **Bewertung bereits realisierter Stadtteil-Entwicklungsvorhaben** (in Ansätzen durchgeführt im Rahmen des Projektes „LES! Linz entwickelt Stadt“ am Beispiel der solarCity), angedacht auch im Sinne einer vergleichenden Bewertung (Benchmarking)
- c) als Vorlage für die **Auswahl und Festlegung von Mindestkriterien**, z.B. bei der Vorbereitung und Durchführung von **städtebaulichen Wettbewerben („Pflichtenheft“)**

Anmerkungen zu Bewertungsskala / Bewertungskriterien:

Das Prozess-Modell LES! „Linz entwickelt Stadt“ baut auf einer durchgängigen **3-stufigen Bewertungsskala** auf. Eine detailliertere Abstufung des Bewertungsrasters (z.B. über ein 10-Punkte-System oder über eine 5-teilige Positiv-Negativ-Skala) wurde nach ersten Diskussionen innerhalb des Projektteams und nach Abwicklung einer ersten Probe-Bewertung (am Beispiel der Stadterweiterungszone solarCity) wieder hintangestellt. Die Vorgaben, ein möglichst transparentes und übersichtliches Arbeitswerkzeug für die planende Verwaltung zu schaffen, konnten auf Basis einer komplexen Bewertungsskala nicht erreicht werden.

Wesentlich ist, dass mit dem vorliegenden Bewertungsinstrument nur eine **Grobdarstellung der „Nachhaltigkeitsperformance“** geleistet werden kann. Gerade auf der Konkretisierungsgrad einer „Masterplanung“ (d.h. auf der Stufe der Ideenfindung zur Stadtteilentwicklung) liegen in der Regel noch keine exakten Angaben in den einzelnen Kriterien vor, sodass eine zu detaillierte Abstufung des Bewertungsrasters in den meisten Anwendungsfällen keinen zusätzlichen Erkenntnisgewinn verbuchen könnte.

Für einen Großteil der ausgewählten Teilziele werden **qualitative Bewertungskriterien** angeboten. Eine quantitative Bewertung anhand von messbaren Indikatoren ist auf Ebene der Masterplanung nur bei sehr wenigen Bewertungskriterien – unter ökonomisch vertretbarem Aufwand – möglich. Je stärker im Detail eine Planung bereits fortgeschritten ist bzw. im Rahmen eines Entwicklungsvorgangs dazu Aussagen zu treffen sind (z.B. im Rahmen von formalen Vereinbarungen zwischen Investor und öffentlicher Hand), umso eher können ergänzend zu den vorliegenden Kriterien in stärkerem Ausmaß auch quantitative (Mindest-)Kriterien festgemacht werden.

4.2 THEMENSCHWERPUNKT STADTPLANUNG

ÜBERSICHT LEITZIELE / TEILZIELE

Leitziel		Teilziel	
1	Schaffung hoher Nutzungsvielfalt	Gewährleistung einer vielfältigen Nutzungsstruktur durch entsprechende Widmungen, ggf. ergänzende privatwirtschaftliche Vereinbarungen	1
		Erreichen von verträglichen Mischnutzungen (v.a. Mindeststandards für Wohnen)	2
2	Reduktion des Flächenverbrauchs	Nutzung bestehender baulicher Strukturen / Flächenrecycling	3
		Gewährleistung einer standortverträglichen städtebaulichen Dichte	4
3	Einfügung in Gesamtstadt	Anbindung und Einfügung in die Gesamtstadt	5
		Schutz des vorhandenen Orts- und Landschaftsbildes	6
		Etablierung langlebiger Gebäude- und Siedlungsstrukturen	7
5	Energie- und ressourceneffizienter Städtebau	Sicherung bauökologischer / baubiologischer Mindeststandards (z.B. über Bauteilkatalog)	8
		Städtebauliche Vorgaben für energieeffiziente Bauweise	9
		Einsparung des Trinkwasserverbrauchs	10
		Nachhaltige Abwasserentsorgung	11
6	Gewährleistung hoher Planungsqualität	Vorgaben für inhaltlich - organisatorische Ausrichtung des Planungsprozesses	12



Leitziel 1: Schaffung hoher Nutzungsvielfalt

Anzustreben ist eine hohe Nutzungsvielfalt, die durch entsprechende Widmungen eingeleitet wird. Über die Realisierung gemischter städtebaulicher Strukturen soll den Nutzern ein Höchstmaß an Aktivitätspotentialen (Wohnen – Arbeit – Freizeit – Konsum – Erholung – Bildung – etc.) innerhalb kurzer Distanzen angeboten werden können.

Teilziel: Gewährleistung einer vielfältigen Nutzungsstruktur durch entsprechende Widmungen, ggf. ergänzende privatwirtschaftliche Vereinbarungen

Gemischte städtebauliche Strukturen ermöglichen vielfältige Entwicklungsmöglichkeiten und unterstützen das Grundprinzip der „Stadt der kurzen Wege“. In der Planung und Umsetzung müssen hoheitsrechtliche und privatwirtschaftliche Handlungsebenen gleichermaßen angesprochen werden.

Bewertungsskala:

+	o	-
Mischnutzungen werden durch entsprechende Widmungen ermöglicht und durch aktives städtisches Bodenmanagement unterstützt. Die Realisierung wird über entsprechende privatwirtschaftliche Entwicklungs- und Nutzungsvereinbarungen gewährleistet.	Mischnutzungen werden durch entsprechende Widmungen nicht unterbunden.	Mischnutzungen werden durch entsprechende Widmungen unterbunden. Die städtebauliche Entwicklung wird primär monofunktional ausgerichtet.

Teilziel: Erreichen von verträglichen Mischnutzungen (v.a. Mindeststandards für Wohnen)

Gewünscht ist ein vielfältiger Stadtteil, der seinen NutzerInnen ein Höchstmaß an Wohn- und Arbeitsqualität bietet. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang auf die Gewährleistung von Mindeststandards für vorher zu definierende primäre Nutzungsformen, insbesondere für Wohnnutzungen, Bedacht zu nehmen. Zumindest sind die aktuellen nationalen und internationalen Vorgaben (z.B. nach der „Seveso-II-Richtlinie“) zu berücksichtigen.



Bewertungsskala:

+	o	-
Hohe Standards für primäre Nutzungsform „Wohnen“ werden durch städtebauliche, rechtliche und sonstige Vorgaben dauerhaft gewährleistet (z.B. durch entspr. Anordnung der Gebäude)	Mindeststandards für primäre Nutzungsform „Wohnen“ werden durch städtebauliche Vorgaben gewährleistet.	Mindeststandards für primäre Nutzungsform „Wohnen“ können nicht dauerhaft gewährleistet werden.

Leitziel 2: Reduktion des Flächenverbrauchs

Unverbaute Flächen, d.h. Boden ist eine knappe Ressource, die sparsam eingesetzt muss. Eine nachhaltige Entwicklung von Siedlungsstrukturen kann nur über eine generelle Reduktion des Flächenverbrauchs erfolgen. Daher muss die Nutzung bestehender Strukturen (Bauwerke, Flächen, Infrastrukturen, Standorte) in den Mittelpunkt der städtebaulichen Strategie gestellt werden. Durch die Verdichtung der baulichen Nutzung können zusätzlich wesentliche Flächeneinsparungspotentiale gewonnen werden.

Teilziel: Nutzung bestehender baulicher Strukturen / Flächenrecycling

Die Nutzung innerstädtischer Brachflächen, wie sie beispielsweise durch nicht mehr benötigte Bahnhöfe oder Gewerbeflächen gegeben sind, als Möglichkeiten zur „inneren Stadterweiterung“ trägt direkt zur Reduktion des Flächenverbrauchs der Kernstadt und ihres Umlandes bei.

Bewertungsskala:

+	o	-
Bestehende bauliche Strukturen, erschlossene Standorte und / oder vorhandene Infrastrukturen werden einer neuen Nutzung zugeführt	Die städtebauliche Entwicklung erfolgt auf bestehenden Widmungsreserven ohne umfangreichen infrastrukturellen Ergänzungsbedarf.	Für die städtebauliche Entwicklung sind größere Neuwidmungen und / oder umfangreicher infrastruktureller Ergänzungsbedarf erforderlich.



Teilziel: Gewährleistung einer standortverträglichen städtebaulichen Dichte

Bei der Entwicklung flächensparender Siedlungsstrukturen sind wirtschaftlich vertretbare Dichtewerte anzustreben, die standortbezogen vertretbar sind. Als Maßeinheit ist die Geschossflächendichte (Bruttogeschossfläche / bezogen auf Nettowohnbauland) bzw. bei kleineren Entwicklungsprojekten die Geschossflächenzahl (Bruttogeschossfläche / Grundstücksfläche) anzuwenden.

Die Standortverträglichkeit der Dichte muss im Einzelfall und u.a. abhängig von folgenden Einflussfaktoren beurteilt werden:

- standörtliche Lage des Entwicklungsgebietes (Zentrumsnähe / Stadtrandlage)
- Funktionalität (zentraler Ort / Wohnnutzungsschwerpunkt mit hochwertiger Infrastruktur-Ausstattung oder Ergänzungsfläche zu Stadtrandzone mit niedriger Bebauungsdichte)
- vorhandene (angrenzende) Siedlungsstruktur
- regionale Charakteristik der Siedlungstradition (eher kompakt / urban oder aufgelockert / suburban)
- regionaler Boden- und Immobilienmarkt (Bodenknappheit, Wohnungsbedarf, etc.)
- sonstige standortspezifische oder entwicklungspolitische Vorgaben

Bewertungsskala:

	+	o	-
Qualitative Beschreibung	Eine höchstmögliche standortverträgliche Baudichte wird umgesetzt	Eine Mindestdichte für standortverträgliche flächensparende Siedlungsstrukturen wird gewährleistet.	Eine bauliche Dichte für standortverträgliche flächensparende Siedlungsstrukturen wird unter- oder überschritten.
Beispiel solarCity	GFZ 0,8 - 1,2	GFZ 0,6 - 0,8	GFZ < 0,6 oder GFZ > 1,2
Beispiel Trendzone Linz Mitte	GFZ 1,2 – 1,8	GFZ 0,8 – 1,2	GFZ < 0,8 oder GFZ > 1,8

Leitziel 3: Anbindung und Einfügung in Gesamtstadt

Teilziel: Einfügung in Gesamtstadt

Im Rahmen dieses Leitzieles wird die städtebauliche Anbindung des neuen Stadtteiles an die Gesamtstadt bzw. an benachbarte Siedlungsgebiete als wesentlich erachtet. Grundsätzlich ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen neuer Akzentuierung und Fortführung bewährter Siedlungsstrukturen anzustreben.



Bewertungsskala:

+	o	-
positive städtebauliche Akzentuierung unter Berücksichtigung der Gesamtstadt; benachbarte Strukturen werden – soweit sinnvoll – fortgeführt.	eingeschränkte städtebauliche Akzentuierung, benachbarte Strukturen werden trotz vorteilhafter Ansätze kaum berücksichtigt.	keine Einbindung in die Gesamtstadt, negative städtebauliche Akzentuierung, benachbarte Strukturen werden trotz vorteilhafter Ansätze nicht berücksichtigt.

Teilziel: Schutz des vorhandenen Orts- und Landschaftsbildes

Vorhandene Positiv-Merkmale des Orts- und Landschaftsbildes sind bei der städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen und – im Optimalfall – noch auszubauen (z. B. Einbindung von landschaftlich attraktiven Zonen in Form einer Erholungs- und Freizeitlandschaft).

Bewertungsskala:

+	o	-
Das vorhandene Orts- und Landschaftsbild wird durch die städtebauliche Entwicklung berücksichtigt und aufgewertet.	Das vorhandene Orts- und Landschaftsbild wird durch die städtebauliche Entwicklung nicht negativ beeinflusst.	Das vorhandene Orts- und Landschaftsbild wird durch die städtebauliche Entwicklung negativ beeinflusst.

Leitziel 4: Langlebigkeit und Flexibilität

Die städtebauliche Konzeption soll durch ihre Ausrichtung die Realisierung eines langlebigen und gleichzeitig flexiblen Stadtteils ermöglichen. Dazu können eine entsprechende modulartige Anordnung der Gebäude / Bauabschnitte im Planungsgebiet, ein flexibles Erschließungssystem oder offene Strukturen bei Gebäudekonstruktion und Grundrissgestaltung beitragen.

Zur Dauerhaftigkeit von (Wohn-)Gebäuden gehört auch die Möglichkeit, ein- und dieselbe Nutzungseinheit innerhalb einer Immobilie in unterschiedlichen Lebensphasen nutzerkonform adaptieren zu können.

Der Begriff der Flexibilität bezieht sich darauf, wie leicht oder schwer Änderungen und/oder Weiterentwicklungen der Gebäudestrukturen durchgeführt werden können:



- hinsichtlich Nutzungsänderungen innerhalb einer Wohn- oder Büroeinheit (z.B. Änderung des Raumkonzeptes, infrastrukturelle Nachrüstungen)
- hinsichtlich der Zusammenlegung bzw. Teilung von Einheiten
- hinsichtlich der prinzipiellen Nutzungsänderung von Wohnungen zu Dienstleistungseinheiten und umgekehrt

Bewertungsskala:

+	o	-
Die städtebauliche Struktur ist prinzipiell auf größtmögliche Langlebigkeit und Flexibilität ausgerichtet (z.B. über technische Vorgaben für den Entwurfsprozess)	Die städtebauliche Struktur ist nicht über Langlebigkeit und Flexibilität definiert: Änderungen und Anpassung sind jedoch ohne höheren Ressourcenaufwand möglich.	Die geplanten Strukturen verhindern eine Langlebigkeit und Flexibilität der gebauten Einheiten.

Leitziel 5: Energie- und ressourceneffizienter Städtebau

Die Einsparung von Energie und stofflichen Ressourcen kann auch über städtebauliche Maßnahmen unterstützt werden. Dazu zählen beispielsweise Aktivitäten im Bereich der nachhaltigen Energieversorgung, Vorgaben für die zu verwendenden Bauweisen und Baumaterialien.

Teilziel: Sicherung bauökologischer / baubiologischer Mindeststandards

Bei der Auswahl der Baustoffe bzw. Bauteile sind baubiologische und bauökologische Mindeststandards zu definieren und im Ausschreibungsverfahren einzusetzen (z.B. über einen Bauteilkatalog, unter Berücksichtigung nationaler oder internationaler Bewertungsskalen).

+	o	-
In einem Bauteilkatalog wurden baubiologische und bauökologische Mindeststandards definiert, diese werden im Planungs- und Ausschreibungsverfahren verpflichtend eingesetzt.	Im Planungs- und Ausschreibungsverfahren wird kein Bauteilkatalog mit baubiologischen oder bauökologischen Mindeststandards eingesetzt, regionale/nationale Richtlinien (z.B. PVC-Verbot) werden aber eingehalten	Die Berücksichtigung baubiologischer oder bauökologischer Mindeststandards ist im Planungs- und Ausschreibungsverfahren nicht ersichtlich.



Teilziel: Städtebauliche Vorgaben für energieeffiziente Bauweise

Der anzustrebende energetischen Standard der Bauwerke (Niedrigenergiehaus-Standard, Passivhaus-Standard etc.) muss auch unter städtebaulichen Gesichtspunkten unterstützt werden, z.B. durch Vorgaben für die äußere Anordnung der Gebäude, die eine passive Solarnutzung ermöglicht.

Je kompakter das Gebäude, desto geringer ist in der Regel der Ressourcenbedarf für dessen Errichtung sowie der Heizenergiebedarf während der Nutzungsphase. Zur Beschreibung der Kompaktheit von Gebäuden wird die Maßeinheit der „charakteristischen Länge“ l_c (Einheit in m), das ist das Verhältnis des Gebäudevolumens zur umschließenden Oberfläche, verwendet.

Bewertungsskala:

+	o	-
städtebauliche Vorgaben für passive Solarnutzung; Verhältnis Volumen / Außenfläche: $l_c > 2,3$ (mehrgeschossiger Wohnbau / Objektbau)	keine städtebaulichen Vorgaben für passive Solarnutzung; Verhältnis Volumen / Außenfläche: $l_c 1,3 - 2,3$ (mehrgeschossiger Wohnbau / Objektbau)	keine städtebaulichen Vorgaben für passive Solarnutzung; Verhältnis Volumen / Außenfläche: $l_c < 1,3$ (mehrgeschossiger Wohnbau / Objektbau)

Die allgemeinen energetischen Gebäudestandards werden im Themenfeld Umwelt definiert.

Teilziel: Einsparung im Trinkwasserverbrauch

Der Trinkwasserverbrauch soll durch technische und organisatorische Maßnahmen reduziert werden. Bereits im vorbereitenden Planungsprozess sind Vorgaben und Kriterien für wassersparende Systeme zu implementieren, z.B. wassersparende Sanitärgegenstände und Geräte in den Gebäuden; Leitungssysteme und technische Ausstattung für Regenwasser- und Grauwassernutzung oder Unterstützung eines entsprechenden Nutzerverhaltens durch den Einbau von Wohnungswasserzählern.

Bewertungsskala:

+	o	-
Umfangreiche Vorgaben für die Reduktion des Trinkwasserverbrauchs werden im Planungsprozess implementiert (Geräteausstattung, Regenwasser- und Grauwassernutzung, etc.)	Einzelne Maßnahmen zur Reduktion des Trinkwasserverbrauchs werden gesetzt.	Wassersparende Maßnahmen und Technologien sind nicht erkennbar.



Teilziel: Nachhaltige Abwasserentsorgung

Eine Abwasser-Entsorgung unter den Kriterien der Nachhaltigkeit baut auf die Nutzung kaskadischer Potentiale (z.B. Grauwasser-Nutzung) und die Schließung von Stoffkreisläufen vor Ort auf (Regenwasser-Versickerungsflächen, Pflanzen-Kläranlagen, etc.).

Bewertungsskala:

+	o	-
Vorgaben zur nachhaltigen Abwasser-Entsorgung werden im Planungsprozess implementiert	Abwasser-Entsorgung läuft unter den allgemein standardisierten städtischen Rahmenbedingungen (zentrale Abwasserbehandlung)	Der quantitative Aufwand für zentrale Abwasser-Entsorgung steigt übermäßig an.

Leitziel 6: Gewährleistung hoher Planungsqualität

Während bei der klassischen Planung im Wesentlichen die Abwicklung des Bauvorhabens (Planung, Errichtung, Inbetriebnahme) im Zentrum steht, ist ein Planungsprozess im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung umfassend auszurichten: das bedeutet, dass alle Aspekte der Stadtteilnutzung im Entwicklungsprozess berücksichtigt werden und sich die Entwicklungsplanung auf einen längerfristigen Horizont bezieht (weitergehende Entwicklungsstufen nach Inbetriebnahme bzw. Besiedlung werden berücksichtigt).

Teilziel 1: Vorgaben für inhaltlich - organisatorische Ausrichtung des Planungsprozesses

Die umfassende Planung erfordert Teamwork im interdisziplinären Team von Anfang an, mit vorangestellten Arbeitsvereinbarungen und laufender inhaltlich-organisatorischer Begleitung. Entscheidend ist, dass einerseits alle absehbaren Nutzungsinteressen im Planungsteam kompetent vertreten sind (z.B. ExpertInnen aus dem Sozialwesen, VertreterInnen der Wirtschaft,) und andererseits qualitativ hochwertige Fachplanungskompetenzen im Planungsteam verortbar sind (z.B. Architektur, Energiewirtschaft, Freiraum, Umwelt, ...).



Bewertungsskala:

+	o	-
Interdisziplinäres Planungsteam wurde installiert und arbeitet mit methodisch-inhaltlichen Vorgaben (z.B. im Sinne von LES! Linz entwickelt Stadt!)	Interdisziplinäres Planungsteam arbeitet weitgehend im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung.	Technisch-operative Planung ohne interdisziplinäre Aufgabenstellung (in der Regel ein reines „Technikteam“).

Teilziel 2: Sicherstellung von Planungs- und Entwicklungsergebnissen durch privatrechtliche Vereinbarungen

Vorgaben für eine nachhaltige Stadtentwicklung werden von externen Partnern (z.B. Bauträgern) übernommen und stellen einen privatrechtlich sichergestellten Bestandteil der entsprechenden Auftrags- und Arbeitsübereinkommen dar.

Bewertungsskala:

+	o	-
Planungs- und Entwicklungsvorgaben sind sowohl durch hoheitliche Festlegungen als auch durch privatrechtliche Vorgaben umfassend abgesichert.	Planungs- und Entwicklungsvorgaben werden sowohl durch hoheitliche Festlegungen als auch durch sonstige Maßnahmen externe Partner betreffend sichergestellt (z.B. durch Auswahl kooperativer Bauträger).	Berücksichtigung der Planungs- und Entwicklungsvorgaben kann zur eingeschränkt, z.B. über hoheitliche Festlegungen seitens der öffentlichen Hand durchgesetzt werden.

4.3 THEMENSCHWERPUNKT VERKEHR

Leitziel		Teilziel	
1	Hochwertige Anbindung des Stadtteils an die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur	gute gesamtstädtische Erreichbarkeit durch Anbindung an hochwertige Verkehrsinfrastruktur, unter Wahrung der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes	1
		Berücksichtigung bestehender Verkehrsinfrastrukturen bei der Festlegung von Nutzungen / Standorten	2
2	Ausbau des öffentlichen Personen-Nahverkehrs ÖPNV	Ausstattung mit hochrangigen ÖV-Anbindungen (Schnellbahn, Straßenbahn, O-Bussystem mit eigenen Fahrtrassen, hoher Taktfrequenz, etc.)	3
		Verbesserung des ÖV-Anschlusses im Wohn-/Arbeitsumfeld (direkte Busanbindungen, Haltestellendichte, hohe Taktfrequenz, etc.)	4
		umfassendes Programm zur Förderung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (Information, Servicequalität, etc.)	5
3	Reduktion des motorisierten Individualverkehrs	Bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	6
		Verringerung des Motorisierungsgrades der Bevölkerung (autofreie Themenwohnungen, Stadt der kurzen Wege, etc.)	7
		Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs: Schaffung von Bewohner- Sammelgaragen, Kurzparkzonen, Gebührenpflicht für Parken im öffentlichen Raum, etc.	8
4	Förderung des Radverkehrs	Schaffung eines leistungsfähigen Radwegenetzes	9
		Gemischte Führung des Radfahrverkehrs und des motorisierten Verkehrs in Wohngebieten	10
		Schaffung einer radfahrfreundlichen Klimas durch sonstige bauliche und organisatorische Maßnahmen: (Rad-Abstellplätze, Informations- und Beschilderungssystem, etc.)	11
5	Förderung des Fußverkehrs	Schaffung einer fußgängerfreundlichen Erschließung: verkehrsfreie Wegenetze, direkte Verbindungen, hohe Gestaltqualität der öffentlichen Räume, etc.	12
		Sicherheit für Fußgänger: abgetrennte Führung des Gehwegenetzes, Übersichtlichkeit, etc. bei gleichzeitig hoher Attraktivität für fußläufige Mobilität	13



Leitziel 1: Hochwertige Anbindung des Stadtteils an die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur

Teilziel: Gute gesamtstädtische Erreichbarkeit durch Anbindung an hochwertige Verkehrsinfrastruktur, unter Wahrung der Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes

Die Anbindung des Stadtteils an die bestehende übergeordnete Verkehrsinfrastruktur besitzt höchste Priorität: Gesamtstädtische Zentren, Dienstleistungs- und Arbeitsschwerpunkte sowie Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sollen über hochwertige Verkehrsverbindungen rasch und zuverlässig erreichbar sein. Die Leistungsfähigkeit des Gesamtnetzes (Straßenverkehr und öffentlichen Verkehr) ist dabei zu beachten, kritische Leistungsniveaus zu Spitzenzeiten sind zu vermeiden.

Bewertungsskala:

+	o	-
hochrangige Anbindung an das bestehende städtische Gesamtnetz (ÖV und Straßennetz) wird gewährleistet, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes wird durch entsprechende Maßnahmen verbessert	die Anbindung an das bestehende städtische Gesamtnetz ist gegeben, die Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes durch entsprechende Maßnahmen nicht beeinträchtigt.	keine hochrangige Anbindung an das bestehende städtische Gesamtnetz (ÖV und Straßennetz) oder die Anbindung ist mit einer Verschlechterung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes verbunden

Teilziel: Berücksichtigung bestehender Verkehrsinfrastrukturen bei der Festlegung von Nutzungen / Standorten

Die Entwicklung von Stadtteilen wird grundsätzlich auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur ausgerichtet. Bestehende Angebote werden dadurch besser ausgelastet, die Errichtung zusätzlicher Infrastrukturen kann vermieden werden.

Bewertungsskala:

+	o	-
Die Stadtteilentwicklung wird über gezielte Festlegung von Nutzungsschwerpunkten auf das Verkehrsnetz ausgerichtet. Bestehende Verkehrsinfrastrukturen können ohne großen Ressourcenaufwand genutzt und optimiert werden.	Die Stadtteilentwicklung erfordert einzelne Adaptierungen und Anpassungen am bestehenden Verkehrsnetz, geringfügige Neuerschließungen sind notwendig.	Für die Stadtteilentwicklung ist eine umfangreiche verkehrliche Neuerschließung oder eine Kapazitätserweiterung im bestehenden Netz (mit hohem Ressourcenaufwand) erforderlich.



Leitziel 2: Ausbau des öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV)

Durch die Anbindung bzw. den Ausbau des bestehenden öffentlichen Verkehrsnetzes und die Schaffung einer hochwertigen inneren ÖV-Erschließung wird eine wesentliche Grundlage für eine nachhaltiges Verkehrsgeschehen des Stadtteils gelegt.

Teilziel: Ausstattung mit hochrangigen ÖV-Anbindungen

Die Ausstattung mit hochrangigen ÖV-Anbindungen ist von zentraler Bedeutung für die Mobilitätsstruktur. Je nach Lage und Standortumfeld bzw. in Abhängigkeit von den vorhandenen städtischen Verkehrssystemen sind entweder schienengebundene Leistungsträger (Schnellbahn, Straßenbahn) oder O-Bussysteme (falls erforderlich, mit unabhängiger Trassenführung) erforderlich. Ein Großteil der Wohn- und Arbeitsstandorte sollte über ein Haltestellen-Einzugsgebiet von 500m angebunden sein. Fahrplangestaltung und Taktfrequenz müssen eine attraktive städtische Verkehrsdienstleistung gewährleisten.

Bewertungsskala:

+	o	-
90 % der Wohn- und Arbeitsstandorte befindet sich in einem Haltestellen-Einzugsgebiet (500 m) eines hochrangigen öffentlichen Verkehrssystems mit entspr. Fahrplangestaltung und Taktfrequenz	50 - 90 % der Wohn- und Arbeitsstandorte befindet sich in einem Haltestellen-Einzugsgebiet (500 m) eines hochrangigen öffentlichen Verkehrssystems mit entspr. Fahrplangestaltung und Taktfrequenz	weniger als 50 % der Wohn- und Arbeitsstandorte befindet sich in einem Haltestellen-Einzugsgebiet (500 m) eines hochrangigen öffentlichen Verkehrssystems mit entspr. Fahrplangestaltung und Taktfrequenz

Teilziel: Verbesserung des ÖV-Anschlusses im Wohn-/Arbeitsumfeld

Um auf Dauer eine Erweiterung des Anteils des öffentlichen Personen-Nahverkehrs am gesamten städtischen Verkehrsaufkommen zu erreichen, ist ein attraktiver ÖV-Anschluss im unmittelbaren Wohn- und Arbeitsumfeld erforderlich. Liniengebunden Verkehrsangebote sollten innerhalb einer fußläufigen Distanz von 300 m (10 min. Gehzeit) verfügbar sein. Fahrplangestaltung und Taktfrequenz müssen eine attraktive städtische Verkehrsdienstleistung gewährleisten.



Bewertungsskala:

+	o	-
90 % der Wohn- und Arbeitsstandorte befindet sich in einem Haltestellen-Einzugsgebiet (300 m) eines liniengebunden öffentlichen Verkehrssystems mit entspr. Fahrplangestaltung und Taktfrequenz	50 - 90 % der Wohn- und Arbeitsstandorte befindet sich in einem Haltestellen-Einzugsgebiet (300 m) eines liniengebunden öffentlichen Verkehrssystems mit entspr. Fahrplangestaltung und Taktfrequenz	weniger als 50 % der Wohn- und Arbeitsstandorte befindet sich in einem Haltestellen-Einzugsgebiet (300 m) eines liniengebunden öffentlichen Verkehrssystems mit entspr. Fahrplangestaltung und Taktfrequenz

Teilziel: Umfassendes Programm zur Förderung des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs

Die Entwicklung des öffentlichen Verkehrssystems hängt nicht nur von technisch-baulichen Maßnahmen ab. Soft-Policies und umfassende Programme zur Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsangebote sind erforderlich (zielgruppenorientierte Information, Servicequalität, Gestaltung der Haltestellen, etc.)

Bewertungsskala:

+	o	-
Für den Stadtteil wird ein zielgruppenorientiertes Maßnahmen- und Informationsprogramm zur Förderung des öffentlichen Verkehrs umgesetzt.	Ein Maßnahmen- und Informationsprogramm für den öffentlichen Verkehr ist Teilbestand der gesamtstädtischen Mobilitätspolitik.	Soft-Policies zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes unterbleiben.

Leitziel 3: Reduktion des motorisierten Individualverkehrs

Schwerpunktsetzungen zur Verringerung möglicher Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr sollen stadtteilbezogen und zielgerichtet realisiert werden.

Teilziel: Bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)



Im Bereich der inneren Erschließung sind bauliche Maßnahmen zur Reduktion des nicht erforderlichen Durchgangsverkehrs umzusetzen (Straßenführung, Gestaltung der Kreuzungspunkte und Straßenquerschnitte, Wohnstraßen-Verordnungen, usw.).

Bewertungsskala:

+	o	-
Bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen zur Reduktion des nicht erforderlichen motorisierten Individualverkehrs werden im umfassender Weise durchgeführt.	Bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen zur Reduktion des nicht erforderlichen motorisierten Individualverkehrs werden in Ansätzen realisiert.	Bauliche und verkehrstechnische Maßnahmen zur Reduktion des nicht erforderlichen motorisierten Individualverkehrs werden nicht umgesetzt.

Teilziel: Verringerung des Motorisierungsgrades der Bevölkerung

Durch die gezielte Konzeption und Realisierung von mobilitätssparenden Wohn- und Dienstleistungsobjekten (Mischnutzungen, Home Office, autofreie Wohnsiedlungen, etc.) sowie durch die Förderung alternativer Mobilitätsangebote (z.B. Carsharing, Fahrgemeinschaften) soll der Motorisierungsgrad der Bevölkerung reduziert bzw. ressourcenschonendes Mobilitätsverhalten unterstützt werden.

Bewertungsskala:

+	o	-
Konzeption und Realisierung von umfassenden mobilitätssparenden Wohn- und Dienstleistungsobjekten, Förderung alternativer Mobilitätsangebote	Alternative Mobilitätsangebote sind Teilbestand der gesamtstädtischen Mobilitätspolitik.	mobilitätssparende Wohn- und Dienstleistungsobjekte werden nicht realisiert, keine Förderung alternativer Mobilitätsangebote

Teilziel: Stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs

Über die Organisation des ruhenden Verkehrs (Bewohnerstellplätze, Parkplätze für Besucher oder Arbeitspendler-Verkehr, etc.) kann das Verkehrsaufkommen innerhalb eines Stadtteils entscheidend beeinflusst werden. Anzustreben sind Sammelgaragen für BewohnerInnen, Kurzparkzonen bzw. Gebührenpflicht für Parken im öffentlichen Raum (mit Bewohnerberechtigung) sowie die Festlegung eines verpflichtenden Stellplatzverhältnisses bei Wohnungsneubauten von max. 1 Stellplatz / Wohnung.



Bewertungsskala:

+	o	-
stadtverträgliches Konzept für den ruhenden Verkehr wird umgesetzt: Sammelgaragen, Kurzparkzonen im öffentlichen Raum, max. 1 Stellplatz / Wohnung	stadtverträgliches Konzept für den ruhenden Verkehr wird in Ansätzen realisiert: einzelne Sammelgaragen; max. 1,2 Stellplätze / Wohnung	stadtverträgliches Konzept für den ruhenden Verkehr wird nicht realisiert: keine Sammelgaragen; mehr als 1,2 Stellplätze / Wohnung

Leitziel 4: Förderung des Radverkehrs

Für den Radverkehr sind hochwertige Erschließungssysteme anzulegen, die allgemeine verkehrliche Organisation ist auf den Radverkehr abzustimmen.

Teilziel: Schaffung eines leistungsfähigen Radwegenetzes

In Abhängigkeit von den jeweiligen Straßentypen ist ein eigenes Radwegenetz innerhalb des Stadtteils anzulegen (Radwege bzw. Radfahrstreifen entlang der Haupteerschließung und zu wesentlichen zentralen Einrichtungen innerhalb des Stadtteils). Eine hochwertige Anbindung an das gesamtstädtische Radnetz und an regionale Freizeit-Routen soll gewährleistet werden. Wenn die zu erwartenden verkehrlichen Rahmenbedingungen es zulassen, kann der Radverkehr in ausgewählten Bereichen auch im Mischverkehr geführt werden.

Bewertungsskala:

+	o	-
Ein leistungsfähiges und vollständiges Radwegenetz mit Anbindung an das gesamtstädtische Netz wird errichtet.	Radwege werden nur in Ansätzen errichtet, die Verknüpfung zum gesamtstädtischen Netz ist tlw. vorhanden.	kein leistungsfähiges Radwegenetz, die Verknüpfung zum gesamtstädtischen Netz unterbleibt.

Teilziel: Gemischte Führung des Radfahrverkehrs und motorisierten Verkehrs in Wohngebieten

Mischverkehrssysteme (PKW-Verkehr mit 30 km/h Beschränkung, Fußgänger, Radverkehr) unterstützen die Aufenthaltsqualität und Durchgängigkeit in



Straßenräumen, wenn die bauliche Gestaltung entsprechend ausgerichtet und dadurch die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger gewährleistet wird.

Bewertungsskala:

+	o	-
gemischte Führung des Radverkehrs in verkehrsberuhigten Wohngebieten wird durch baulich-organisatorische Maßnahmen gezielt unterstützt.	Gemischte Führung des Radverkehrs in verkehrsberuhigten Wohngebieten ist generell möglich.	Gemischte Führung des Radverkehrs in Wohngebieten wird nicht eingeplant und wird aufgrund der generellen Verkehrskonzeption auch nicht für sinnvoll erachtet.

Teilziel: Schaffung eine radfahrfreundlichen Klimas durch sonstige bauliche und organisatorische Maßnahmen

Zur Förderung der Attraktivität des Radverkehrs sind bauliche und organisatorisch-technische Maßnahmen im unmittelbaren Wohn- und Arbeitsumfeld erforderlich (überdachte und sichere Abstellplätze, Zufahrten ohne Niveaudifferenzen, etc., Info-Systeme, etc.), die auch von Bauträgern oder privaten Akteuren (Unternehmen) umzusetzen sind.

Bewertungsskala:

+	o	-
Radverkehr wird über privat-wirtschaftliche Vereinbarungen (z.B. zur Errichtung von attraktiven Rad-Abstellplätzen in Wohngebäuden) und öffentliche Maßnahmen (Informations- und Beschilderungssystem, etc.) gezielt gefördert.	Maßnahmen zur Schaffung eines radfahrfreundlichen Klimas werden im Bereich der öffentlichen Leistungsträger realisiert (Abstellplätze, Info-Systeme, etc.).	keine Maßnahmen zur Schaffung eines radfahrfreundlichen Klimas

Leitziel 5: Förderung des Fußverkehrs

Die Attraktivität der fußläufigen Mobilität für BewohnerInnen und Beschäftigte im Stadtteil wird durch eine hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raumes und hier besonders der Gehwege gewährleistet. Grundsätzlich ist das Fußwegenetz so weit wie möglich barrierefrei, dem Prinzip der kurzen Wege folgend und als attraktive Aufenthaltszone zu gestalten.



Teilziel: Schaffung einer fußgängerfreundlichen Erschließung

Bewertungsskala:

+	o	-
Das Wegenetz wird weitgehend verkehrsfrei angelegt; direkte fußläufige Verbindungen und eine hohe Gestaltqualität der öffentlichen Räume sind Planungsvorgabe (sowohl öffentliche Leistungsträger als auch für Bauträger).	Das Wegenetz wird weitgehend verkehrsfrei angelegt, direkte fußläufige Verbindungen im öffentlichen Wegenetz werden sichergestellt.	Fußläufige Erschließungssysteme werden ausschließlich nach den gültigen technischen Normen realisiert.

Teilziel: Sicherheit für Fußgänger

Die Sicherheit für Fußgänger muss umfassend gewährleistet sein, z.B. durch abgetrennte Führung des Gehwegenetzes, Übersichtlichkeit von Kreuzungsbereiche, etc.. Bauliche oder organisatorische Maßnahmen dürfen allerdings nicht zu Lasten einer hoher Attraktivität für fußläufige Mobilität führen.

Bewertungsskala:

+	o	-
hohe Sicherheitsstandards für Fußgänger werden gewährleistet: abgetrennte Führung des Gehwegenetzes zu anderen Verkehrsarten (auch zum Radverkehr), Übersichtlichkeit, Kreuzungsgestaltung; das Prinzip der kurzen Wege wird beibehalten; Einbindung von Experten der Verkehrssicherheit im Planungsprozess	Mindest-Sicherheitsstandards für Fußgänger werden gewährleistet: abgetrennte Führung des Gehwegenetzes zu anderen Verkehrsarten; das Prinzip der kurzen Wege wird beibehalten.	Sicherheitsstandards für Fußgänger werden zu Lasten der Attraktivität der fußläufigen Mobilität auf einem niedrigen Niveau umgesetzt: (z.B. ampelgeregelt Kreuzungen mit langen Intervallen, Unterführungen von Fahrbahnen)

4.4 THEMENSCHWERPUNKT FREIRAUM

Leitziel		Teilziele	
1	Erhaltung und Verbesserung stadtklimatischer Ausgleichsfunktionen	Freihaltung von Frischluftschneisen als Maßnahme gegen die Ausbildung von Dunstglocken und Wärmeinseln	1
		Erhöhung der Luftfeuchtigkeit durch Schaffung von Verdunstungsflächen (z.B. offene Führung von Bachläufen, Stehgewässer, Regenwasser-Versickerung)	2
2	Erhaltung & Förderung der ökologischen Vielfalt	Reduktion der Bodenversiegelung (bei Stadtumbau); Minimierung der Bodenversiegelung (bei Neubau)	3
		Erhaltung bestehender Biotope und ökologisch hochwertiger Freiflächen	4
		Schaffung von neuen Grünräumen mit hoher ökologischer Vielfalt	5
3	Sicherung der Erholungsfunktion: Qualitativ hochwertige Ausstattung mit Grün- und Freiräumen	Gewährleistung einer hochwertigen Freiraumversorgung der Wohnbevölkerung (öffentliche zugängliche Grünflächen, nutzerspezifische Freiraumangebote)	6
		hohe Gestaltqualität der Grünflächen im öffentlichen und halböffentlichen Raum	7
		Schaffung privater, wohnungsbezogener Freiräume (Terrassen, Balkone, Mietergärten, etc.)	8
4	Landschaftsbezug und Naturerlebnis als Beitrag zur Wohnqualität	Sichtbezug und Zugang zur offenen Landschaft, Schaffung von Kontrasterlebnissen zur bebauten Umwelt	9
		Sicherstellung eines ausreichenden Naturerlebnisses für BewohnerInnen (insb. Kinder) im näheren Wohnumfeld	10



Leitziel 1: Erhaltung und Verbesserung stadtklimatischer Ausgleichsfunktionen

Grundsätzlich ist im Rahmen der Stadtentwicklung auf die Freihaltung von stadtklimatisch relevanten Frischluftschneisen und auf die Sicherung der klimatischen Ausgleichsfunktion von Freiräumen zu achten.

Teilziel: Freihaltung von Frischluftschneisen

Die für einen großräumigen Luftaustausch geeigneten Frischluftschneisen (abhängig von Windverhältnissen, Topographie und Bebauung) sind von großmaßstäblicher baulicher Entwicklung freizuhalten. Diese Maßnahme ist eine wesentliche Voraussetzung, um die Ausbildung von Dunstglocken und Wärmeinseln zu verhindern.

Bewertungsskala:

+	o	-
Stadtklimatisch relevante Grünzüge (Frischluftschneisen) werden von großmaßstäblicher baulicher Entwicklung vollständig freigehalten.	Stadtklimatisch relevante Grünzüge (Frischluftschneisen) bleiben zum Großteil unbebaut.	Durch die Bebauung kommt es mit großer Wahrscheinlichkeit zu einer Unterbrechung von Frischluftschneisen, damit verstärkten zur Ausbildung von Dunstglocken und Wärmeinseln.

Teilziel: Erhöhung der Luftfeuchtigkeit durch Schaffung von Verdunstungsflächen

Die offene Führung von Bachläufen, die Neuschaffung oder Erweiterung von Stehgewässern oder eine umfassende Regenwasser-Versickerung innerhalb städtischer Gebiete haben einen positiven Einfluss auf das lokale Stadtklima (Erhöhung der Luftfeuchtigkeit).

Bewertungsskala:

+	o	-
Umfangreiche Maßnahmen zur Schaffung von Verdunstungsflächen werden gesetzt.	Einzelne Maßnahmen zur Schaffung von Verdunstungsflächen werden gesetzt.	Maßnahmen zur Schaffung von Verdunstungsflächen unterbleiben; die erhöhte Bodenversiegelung hat eine durchgehend negative Auswirkung auf das Lokalklima.



Leitziel 2: Erhaltung und Förderung der ökologischen Vielfalt

Teilziel: Reduktion / Minimierung der Bodenversiegelung

Bodenversiegelung bedeutet eine Unterbrechung oder Behinderung der Austauschprozesse zwischen Atmosphäre, Bodenschicht und Hydrosphäre, sowohl im abiotischen (z.B. Wasserkreislauf) wie auch im biotischen Bereich (z.B. als Lebensraum für Tiere und Pflanzen). Die Überbauung und Versiegelung des Bodens ist ein weitgehend irreversibler Vorgang, da eine spätere Entsiegelung nur mehr in langfristigen Zeiträumen möglich ist.

Ziel einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist es, unversiegelte Freiräume / Grünflächen zu erhalten und den Versiegelungsgrad der unbebauten Flächen auf den einzelnen Bauplätzen gering zu halten. Bei Stadtumbau (Flächenrecycling) besteht die Möglichkeit, im Rahmen einer Neuplanung die Bodenversiegelung im Vergleich zum Ausgangszustand zu reduzieren.

Als Bewertungsindikator kann der Versiegelungsgrad (Anteil der unversiegelten Fläche an der gesamten unbebauten Fläche auf den Bauplätzen) herangezogen werden. In der Stadt Linz wird als Indikator der Grünflächenanteil (GA) verwendet: Verhältnis der tatsächlichen Grünflächen zur Fläche des Bauplatzes.

Definition Grünflächenanteil GA: Verhältnis der tatsächlichen Grünflächen zum Bauplatz. Maßzahl der wohnungsbezogenen Erholungsflächen, aber auch für den durch Grünflächen bewirkten kleinklimatischen, ökologischen und stadtgestalterischen Ausgleich. Begrünte Dachflächen, Fassaden usw. werden dabei mit einem Bewertungsfaktor berücksichtigt.

Bewertungsskala:

+	o	-
Versiegelungsgrad liegt bei weniger als 30 % (Grünflächenanteil bei mehr als 60 %).	Versiegelungsgrad liegt zwischen 30 und 65 % (Grünflächenanteil zwischen 60 und 30 %).	Versiegelungsgrad liegt bei mehr als 65 % (Grünflächenanteil bei unter 30 %)

Teilziel: Erhaltung bestehender Biotope und ökologisch hochwertiger Freiflächen

Bestehende, ökologisch hochwertige Freiflächen und Biotope sollen erhalten bleiben. Entwicklungsmöglichkeiten sind zu sichern (Vernetzung mit regionalen Grünzügen, Absicherung gegenüber Belastungen durch Freizeitnutzung, etc.)



Bewertungsskala:

+	o	-
Bestehender Biotop und ökologisch hochwertige Freiflächen werden vollständig gesichert, die Entwicklungsfähigkeit und regionale Vernetzung ist gewährleistet.	Ein großer Teil der bestehenden Biotop und ökologisch hochwertigen Freiflächen werden gesichert.	Wesentliche Biotop und ökologisch hochwertige Freiflächen können nicht erhalten werden.

Teilziel: Schaffung von neuen Grünräumen mit hoher ökologischer Vielfalt

Bei Stadtumbau oder Stadterweiterung sind auch neue Grünräume zur Verbesserung und Aufwertung der ökologischen Vielfalt (Biodiversität) zu schaffen. Diese Maßnahmen können in Verbindung mit der Erholungsfunktion oder mit technischen Systemen zur Regenwasserversickerung oder Abwasserreinigung verbunden sein. Entwicklungsmöglichkeiten sind zu sichern (Vernetzung mit regionalen Grünzügen, Absicherung gegenüber Belastungen durch Freizeitnutzung, etc.)

Quantitativ können Zielgrößen über den Durchgrünungsgrad vorgegeben werden (entsprechend „Grünflächenplan der Stadt Linz 2001“ – siehe Teilziel „hochwertigen Freiraumversorgung der Bevölkerung“). Die ökologische Wertigkeit der Grünflächen muss allerdings über Mindestkriterien im Rahmen einer landschaftsökologischen Begleitplanung gewährleistet werden.

Dachbegrünungen können als Ausgleich bei Baumaßnahmen zur Sicherung eines entsprechend hohen Grünflächenanteils im Stadtteil eingesetzt werden.

Bewertungsskala:

+	o	-
guter Durchgrünungsgrad (auf Ebene des gesamten Stadtteils) mit hoher ökologischer Wertigkeit	ausreichender Durchgrünungsgrad (auf Ebene des gesamten Stadtteils) mit mittlerer oder geringer ökologischer Wertigkeit	mangelhafter Durchgrünungsgrad (auf Ebene des gesamten Stadtteils) mit mittlerer oder geringer ökologischer Wertigkeit

Leitziel 3: Sicherung der Erholungsfunktion: Qualitativ hochwertige Ausstattung mit Grün- und Freiräumen

Teilziel: Gewährleistung einer hochwertigen Freiraumversorgung der Wohnbevölkerung

Die Ausstattung von Wohngebieten mit Grünflächen und Freiraumangeboten ist eine zentrale Stellgröße für Wohnzufriedenheit, soziale Struktur der Bevölkerung sowie das



Freizeit- und Mobilitätsbedürfnis unterschiedlicher Bewohnergruppen. Generell kann nachhaltige Stadtentwicklung nur gelingen, wenn eine durchgehende und qualitativ hochwertige Freiraumversorgung gewährleistet wird.

Quantitativ können Zielgrößen über den Durchgrünungsgrad vorgeben werden (entsprechend „Grünflächenplan der Stadt Linz 2001“). Die Wertigkeit der Grünflächen für Freizeit- und Erholungsnutzung (Zugänglichkeit, Ausstattung, gestalterische Qualität, Nutzungsmöglichkeiten für unterschiedliche Zielgruppen, etc.) ist durch Planungsprozesse und Mindestkriterien im Vorfeld der Realisierung festzulegen.

Der Durchgrünungsgrad wird baublockbezogen ausgewiesen. Der Durchgrünungsgrad wird in drei Stufen abgebildet: Gut, ausreichend, mangelhaft. Zur Bildung des DGG werden folgende Kriterien herangezogen: Grundflächenzahl GRZ, Geschossflächenzahl GFZ, Geschosszahl GZ, Grünflächenanteil GA, Grünflächenqualität GQU; die Einzelbewertungen werden über ein Mittelungsverfahren zu einem Gesamtwert zusammengefasst.

- Grünflächenanteil GA: Verhältnis der tatsächlichen Grünflächen zum Bauplatz. Maßzahl der wohnungsbezogenen Erholungsflächen, aber auch für den durch Grünflächen bewirkten kleinklimatischen, ökologischen und stadtgestalterischen Ausgleich. Begrünte Dachflächen, Fassaden usw. werden dabei mit einem Bewertungsfaktor berücksichtigt.
- Grünflächenqualität GQU: bewertet die Bepflanzungsqualität der Grünflächen, welche deren Bedeutung für das kleinräumige Stadtklima oder die wohnungsbezogene Naherholung wesentlich beeinflusst.

Erweiterungsvorschlag: Definition der Maßzahl „Durchgrünungsgrad“ in Bezug auf Stadtteilentwicklung: es sollen nicht ausschließlich die einzelnen Bauplätze als flächenbezogene Grundeinheiten zur Bewertung dieses Teilziels herangezogen werden, sondern das gesamte städtebauliche Entwicklungsgebiet, d.h. auch unter Mitberücksichtigung öffentlicher Grünflächen (ohne Baulandwidmung).

Bewertungsskala:

+	o	-
guter Durchgrünungsgrad (auf Ebene des gesamten Stadtteils) mit hoher Erholungs- und Freizeitfunktion der Grünflächen	ausreichender Durchgrünungsgrad (auf Ebene des gesamten Stadtteils), Erholungs- und Freizeitfunktion der Grünflächen ist gegeben.	mangelhafter Durchgrünungsgrad (auf Ebene des gesamten Stadtteils); Erholungs- und Freizeitfunktion der Grünflächen ist nur teilweise vorhanden.

Teilziel: Hohe Gestaltqualität der Grünflächen im öffentlichen und halböffentlichen Raum

Die Ausstattung der öffentlichen und halböffentlichen Räume (Straßen, Wege, Plätze, Zugängen zu Wohngebäuden, Vorplätze von Betriebsgebäuden, etc.) mit Grünflächen sowie deren hochwertige bzw. attraktive Freiraumgestaltung ist ein Qualitätskriterium für nachhaltige Stadtentwicklung.



Bewertungsskala:

+	o	-
Durchgrünung und hochwertige Freiraumgestaltung von öffentlichen und halböffentlichen Flächen wird über Vorgaben zur Planung und Ausführung auf hohem Niveau gewährleistet (z.B. über Wettbewerbe zur Freiraumplanung).	Durchgrünung und Freiraumgestaltung von öffentlichen und halböffentlichen Flächen ist vorhanden.	Durchgrünung und Freiraumgestaltung von öffentlichen und halböffentlichen Flächen ist mangelhaft und entspricht nicht den Qualitätskriterien einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Teilziel: Schaffung privater, wohnungsbezogener Freiräume

Für jede einzelne Wohneinheit in neuen Stadtteilen, aber auch bei Umbau oder Neunutzung im Rahmen der Stadterneuerung sind individuell verfügbare Freiräume vorzusehen, die Abgeschiedenheit vor Lärm- oder Sichtbeeinträchtigung, Zugänglichkeit, ausreichend Bewegungsraum (Funktionalität) und damit ein hohes Maß an Erholungsqualität gewährleisten (Balkone, Terrassen, Mietergärten, Dachterrassen, etc.).

Bewertungsskala:

+	o	-
Jede Wohneinheit verfügt über privat nutzbare Freiräume mit einem jeweils hohen Maß an Erholungs- und Nutzungsqualität.	Ein überwiegender Anteil der Wohneinheiten ist mit privat nutzbaren Freiräumen ausgestattet, teilweise mit einem eingeschränkten Maß an Erholungs- und Nutzungsqualität.	Nur ein Teil der Wohneinheiten verfügt über privat nutzbare Freiräume, teilweise ist die Erholungs- und Nutzungsqualität stark eingeschränkt.

Leitziel 4: Landschaftsbezug und Naturerlebnis als Beitrag zur Wohnqualität

Teilziel: Sichtbezug und Zugang zur offenen Landschaft, Schaffung von Kontrasterlebnissen zur bebauten Umwelt

Durch Sichtbezug mit der offenen Landschaft können Wohn- und Arbeitsumfeld qualitativ aufgewertet werden, ohne dass es durch dezentrale Standortentwicklung im Landschaftsraum zu einer direkten Flächeninanspruchnahme oder zu einem steigenden Ressourcenverbrauch kommt. Die direkte Zugänglichkeit großräumiger Grünzonen, aber auch punktuelle Kontrasterlebnisse zur bebauten Umwelt, z.B. durch die architektonisch interessante Gestaltung öffentlicher Räume, werten die Stadt als Erlebniszone mit hoher Aufenthaltsqualität auf.



Bewertungsskala:

+	o	-
Kontrasterlebnisse zur gebauten Umwelt und Sichtbeziehungen zur Landschaft werten den Stadtteil deutlich auf.	Landschaftsbezug und Kontrasterlebnisse bieten im begrenzten Umfang ein Potential zur Aufwertung des Stadtteils.	Kontrasterlebnisse zur gebauten Umwelt fehlen, Sichtbeziehungen zur Landschaft sind nicht vorhanden.

Teilziel: Sicherstellung eines ausreichenden Naturerlebnisses für BewohnerInnen (v.a. für Kinder)

Im näheren Wohnumfeld sollen Naturräume, auch nur in kleinräumigen Umfang, zugänglich sein und erlebbar gemacht werden (Spielgelegenheit, Aussichtplätze, Bademöglichkeit, etc.).

Bewertungsskala:

+	o	-
Naturerlebnis im Nahbereich des Wohnumfeldes ist erlebbar und attraktiv gestaltet (Spielplätze, Bademöglichkeit, etc.).	Naturerlebnis im Nahbereich des Wohnumfeldes ist möglich.	Naturerlebnis im Nahbereich des Wohnumfeldes ist nicht möglich.

4.5 THEMENSCHWERPUNKT UMWELT

Leitziel	Teilziel		
1	Einhaltung der Ziele zum Klimaschutz; Luftreinhaltung und Energieeinsparung	Nutzung erneuerbarer Energieträger (z.B. Biomasse, Solare Warmwasser-Aufbereitung, Photovoltaik, etc.)	1
		Reduktion des Energieverbrauchs für Heizung (Mindestkriterien für Niedrigenergie-Bauweise)	2
		sonstige Maßnahmen zur Reduktion des Bedarfs an nicht erneuerbarer Primärenergie (Nutzung von Abwärmepotentialen, effiziente Gebäudetechnik,...)	3
2	Abfallvermeidung, Reduktion der zu deponierenden Abfallmenge	Abfallvermeidung in der Errichtungsphase	4
		Abfallvermeidung in der Betriebsphase	5
3	Verringerung der Verlärmung der Stadt	Realisierung lärmärmer Nutzungen	6
		Errichtung von Schutz- und Entlastungsmaßnahmen	7
		Erhaltung bzw. Schaffung von Ruhezeiten im Stadtgebiet	8
4	Minimierung der Schwermetalleinträge und Staubbelastung	Reduktion der Schwermetall-Einträge	9
		Reduktion der Staubbelastung	10
5	Schutz von Grundwasser und lokalen Wasservorkommen	Festlegung von Schutz- und Sicherungsmaßnahmen	11
		Gewährleistung einer lokalen Regeneration der Grundwasser-Vorkommen (Regenwasser-Versickerung, etc.)	12



Leitziel 1: Einhaltung der Ziele zum Klimaschutz; Luftreinhaltung und Energieeinsparung

Eine nachhaltige Stadtentwicklung muss jedenfalls auf die Mindeststandards einer energiesparenden Bauweise und auf eine nachhaltige Energieversorgung abgestellt werden. Dabei sind infrastrukturelle Rahmenvorgaben (z. B. Anschlussmöglichkeiten an bestehenden Fernwärme-Leitungsnetze) zu berücksichtigen. Der Bedarf an nicht erneuerbarer Primärenergie soll nachhaltig reduziert werden.

Teilziel: Nutzung erneuerbarer Energieträger und / oder Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen (KWK)

Ein möglichst großer Anteil am Energiebedarf für Heizung und Warmwasser bzw. Prozesswärme (Betriebe) soll über erneuerbare Energieträger abgedeckt werden. Unter erneuerbaren Energieträger versteht man solche, die im Gegensatz zu fossilen Energieträgern unerschöpflich, aber nicht unbegrenzt zur Verfügung stehen, weil sie entweder nachwachsen (z.B. Biomasse) oder von einer unerschöpflichen Quelle (z.B. Sonne) stammen.

In Ergänzung zur Nutzung erneuerbarer Energieträger kann der Einsatz von Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen einen wesentlichen Beitrag zur Reduktion des fossilen Energieverbrauchs darstellen.

Bewertungsskala:

+	o	-
Zentrale oder dezentrale Wärmeversorgungsanlagen mit einem Anteil von erneuerbaren Energieträgern von mehr als 60 % und / oder hoher Anteil von KWK-Anlagen an der Gesamtenergie-Erzeugung	Zentrale oder dezentrale Wärmeversorgungsanlagen mit einem Anteil von erneuerbaren Energieträgern von mehr als 30 % und / oder hoher Anteil von KWK-Anlagen an der Gesamtenergie-Erzeugung	Zentrale oder dezentrale Wärmeversorgungsanlagen mit einem Anteil von erneuerbaren Energieträgern von weniger als 30 %, und / geringer Anteil von KWK-Anlagen an der Gesamtenergie-Erzeugung

Teilziel: Reduktion des Energieverbrauchs für Heizung (Mindestkriterien für Niedrigenergie-Bauweise)

Bewertet wird der jährliche Heizwärmebedarf pro m² beheizte Bruttogeschossfläche nach den Vorgaben der gültigen Ö-Normen (ÖN B 8110-1 Wärmeschutz im Hochbau: Anforderungen an den Wärmeschutz und Nachweisverfahren; ÖN EN 832 (1999-07-01): Wärmetechnisches Verhalten von Gebäuden: Berechnung des Heizenergiebedarfs: Wohngebäude).



Bewertungsskala:

+	o	-
Maximaler Heizwärmebedarf pro m2 Bruttogeschossfläche liegt bei max. 30 kWh.	Maximaler Heizwärmebedarf pro m2 Bruttogeschossfläche liegt weitgehend zwischen 30 und 50 kWh.	Maximaler Heizwärmebedarf pro m2 Bruttogeschossfläche ist weitgehend größer als 50 kWh.

Teilziel: Sonstige Maßnahmen zur Reduktion des Bedarfs an nicht erneuerbarer Primärenergie

Durch die Nutzung technisch bedingter Abwärmepotentiale (z.B. aus betrieblichen Produktionsprozessen, Kraft-Wärme-Kopplungen, etc.), die effiziente Ausgestaltung der zentralen Netzsteuerung (Fernwärmeversorgung) oder durch optimierte dezentrale Gebäudetechnik soll der Bedarf an nicht erneuerbarer Primärenergie minimiert werden.

Bewertungsskala:

+	o	-
Abwärmepotentiale, Netzsteuerung und effiziente Gebäudetechnik werden im Sinne einer Bedarfsreduktion an nicht erneuerbaren Energieträgern optimiert.	Abwärmepotentiale, Netzsteuerung und effiziente Gebäudetechnik werden in Ansätzen optimiert.	Potentiale aus Abwärme, Netzsteuerung und effiziente Gebäudetechnik werden nicht genutzt.

Leitziel 2: Abfallvermeidung, Reduktion der zu deponierenden Abfallmenge

Teilziel: Abfallvermeidung in der Errichtungsphase

Durch organisatorisch und technische Vorgaben können in der Planungs- und Bauphase einer Stadtteilerweiterung / Verdichtung abfallvermeidende Strategien umgesetzt werden (verpflichtende Abfalltrennung auf den Bauplätzen, Logistikkonzept für den Abtransport getrennter Abfallfraktionen, Wiederverwertung von Recycling- und Auffüllmaterial direkt vor Ort, etc.).



Bewertungsskala:

+	o	-
Vorgaben für die Trennung und Wiederverwendung von Baurestmassen und Bodenaushub auf den Bauplätzen werden umgesetzt. Der Musterkatalog für ressourcenschonende Baustoffe umfasst auch Kriterien zur Abfallvermeidung.	Freiwillige Selbstverpflichtung von Bauträgern bzw. Bauunternehmen zur Trennung und Wiederverwendung von Baurestmassen und Bodenaushub auf den Bauplätzen	keine Vorgaben oder Selbstverpflichtungen für die Trennung und Wiederverwendung von Baurestmassen auf den Bauplätzen

Teilziel: Abfallvermeidung in der Betriebsphase

Abfallvermeidende Maßnahmen in Wohn- und Betriebsgebieten setzen in erster Linie auf Schritte zur Bewusstseinsarbeit bei Beschaffung und Einkauf an. Mehrwegsysteme können nur dann auf breite Akzeptanz stoßen, wenn entsprechende Versorgungs- und Rücknahmemöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zum Wohnstandort bzw. Arbeitsplatz vorhanden sind.

Bewertungsskala:

+	o	-
spezifische Aktivitäten zur stadtteilbezogenen Abfallvermeidung (Bewusstseinsbildung, Mehrwegweiser,...), ergänzend zur gesamtstädtischen Abfallwirtschaft	Aktivitäten der gesamtstädtischen Abfallwirtschaft, die u.a. auch Maßnahmen zur Abfallvermeidung beinhalten, werden umgesetzt.	Maßnahmen zur Abfallvermeidung unterbleiben

Leitziel 3: Verringerung der Verlärmung der Stadt

Teilziel: Realisierung lärmarmen Nutzungen

Bei Betriebsansiedlungen (-erweiterungen) sowie bei der Planung der Verkehrerschließung sind Vorgaben zur Minimierung der Lärmbelastung von Wohngebieten einzuhalten.

Minimale Lärmbelastungen können dann erwartet werden, wenn die Verkehrsabwicklung zum Großteil über das öffentliche Verkehrssystem erfolgt und keine wesentlichen betriebsbedingten Lärmemissionen (z.B. aus Produktionsprozessen oder Zulieferverkehr) zu erwarten sind.



Bewertungsskala:

+	o	-
Gewährleistung 50/40 dB energieäquivalenter Dauerschallpegel LA,eq (Tag, Nacht) bei einem großen Anteil der Wohneinheiten. Sonstige nutzerspezifische Normwerte werden unterschritten.	Gewährleistung 55/45 dB energieäquivalenter Dauerschallpegel LA,eq (Tag, Nacht) bei einem großen Anteil der Wohneinheiten. Sonstige Nutzungsspezifische Normwerte werden eingehalten	Überschreitung der Richtwerte von 55/45 dB energieäquivalenter Dauerschallpegel LA,eq (Tag, Nacht) bei einem großen Anteil der Wohneinheiten. Sonstige nutzerspezifische Normwerte werden überschritten.

Teilziel: Errichtung von Schutz- und Entlastungsmaßnahmen

Durch emissionsseitige Schutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Wälle, Einhausungen, etc.) entlang der hochfrequentierten Verkehrsachsen müssen die Mindestwerte der Lärmschutz-Richtlinien gewährleistet werden.

Zusätzlich müssen durch entsprechende Gebäudeanordnung bzw. Ausrichtung der Wohnungsgrundrisse und Erschließungsflächen die Schallimmissionen in den Wohnungen und in den Erholungsflächen auf ein Minimum reduziert werden.

Bewertungsskala:

+	o	-
Gewährleistung 50/40 dB energieäquivalenter Dauerschallpegel LA,eq (Tag, Nacht) bei einem großen Anteil der Wohneinheiten. Sonstige nutzerspezifische Normwerte werden unterschritten.	Gewährleistung 55/45 dB energieäquivalenter Dauerschallpegel LA,eq (Tag, Nacht) bei einem großen Anteil der Wohneinheiten. Sonstige Nutzungsspezifische Normwerte werden eingehalten	Überschreitung der Richtwerte von 55/45 dB energieäquivalenter Dauerschallpegel LA,eq (Tag, Nacht) bei einem großen Anteil der Wohneinheiten. Sonstige nutzerspezifische Normwerte werden überschritten.

Teilziel: Erhaltung bzw. Schaffung von Ruhezeiten im Stadtgebiet

Durch die gezielte Anlage von Ruhezeiten (insbesondere Freiräumen, innenliegende Höfe, öffentlich zugängliche Aufenthaltsräumen) wird in Stadtteilen mit hoher Lärmbelastung der Arbeits- und Wohnbevölkerung der Besuch von besonders lärmarmen Rückzugsgebieten ermöglicht.

Bestehende lärmarme Zonen, die eine wesentliche Funktion als Ruhe- und Erholungszeiten haben, sollen durch Neuentwicklungen möglichst nicht belastet werden.



Bewertungsskala:

+	o	-
Spezifische Ruhezone sind allen Objekten zugeordnet. Bestehende lärmarme Zonen werden durch städtebauliche oder verkehrliche Entwicklungsmaßnahmen nicht beeinträchtigt.	Spezifische Ruhezone sind stadtteilsbezogen angelegt. Bestehende lärmarme Zonen werden durch städtebauliche oder verkehrliche Entwicklungsmaßnahmen nur geringfügig beeinträchtigt.	Im Stadtteil befinden sich keine spezifischen Ruhezone.

Leitziel 4: Minimierung der Schwermetalleinträge und Staubbelastung

Teilziel: Reduktion der Schwermetall-Einträge

Verkehrsreduzierende Maßnahmen (insbesondere zur Beschränkung des Straßen-Güterverkehrs) müssen dazu beitragen, um die Schwermetall-Einträge innerhalb des Stadtgebietes möglichst gering zu halten bzw. die Eintragungen im Vergleich zur derzeitigen Umweltbelastung zu reduzieren.

Bewertungsskala:

+	o	-
Verkehrsreduzierende Maßnahmen tragen zu einer erheblichen Reduktion der Schwermetall-Einträge bei.	Einzelne verkehrsreduzierende Maßnahmen können die Schwermetall-Einträge einschränken.	Schwermetall-Einträge werden aufgrund der zu erwartenden Verkehrsentwicklung (insbesondere im Straßen-Güterverkehr) weiter ansteigen.

Teilziel: Reduktion der (Fein-)Staubbelastung

Verkehrsreduzierende Maßnahmen (Einschränkung des innerstädtischen Straßenverkehrs) sowie technische Auflagen für Produktionsprozesse müssen dazu beitragen, um die (Fein-)Staubbelastungen innerhalb des Stadtgebietes möglichst gering zu halten bzw. die Emissionen im Vergleich zur derzeitigen Umweltbelastung zu reduzieren.



Bewertungsskala:

+	o	-
Verkehrsreduzierende Maßnahmen tragen zu einer erheblichen Reduktion der Feinstaubbelastung im Stadtgebiet bei.	Einzelne verkehrsreduzierende Maßnahmen können die Feinstaubbelastung einschränken.	Die Feinstaubbelastung wird aufgrund der zu erwartenden Entwicklung im Straßenverkehr weiter ansteigen.

Leitziel 5: Schutz von Grundwasser und lokalen Wasservorkommen

Das Grundwasser und andere lokale Wasservorkommen stellen für eine nachhaltige Entwicklung städtischer Gebiete ein wertvolles Schutzgut dar.

Teilziel: Festlegung von Schutz- und Sicherungsmaßnahmen

Durch die Ausweisung von Schutzzonen und die Durchführung von Sicherungsmaßnahmen (z.B. Sanierung von Altlasten) können Wasservorkommen auf Dauer vor Verunreinigungen gesichert werden.

Bewertungsskala:

+	o	-
Grundwasser- und andere lokale Wasservorkommen werden durch die Ausweisung von Schutzzonen bzw. Durchführung von Sicherungsmaßnahmen (z.B. Sanierung von Altlasten) auf Dauer gesichert.	Grundwasser- und andere lokale Wasservorkommen werden durch die Ausweisung von Schutzzonen weitgehend gegen Verunreinigungen abgesichert.	Grundwasser- und andere lokale Wasservorkommen können potentiell durch städtischen Entwicklungen gefährdet werden.

Teilziel: Gewährleistung einer lokalen Regeneration der Grundwasser-Vorkommen

Die lokale Regeneration des Grundwasser-Vorkommens wird über Regenwasser-Versickerungsflächen (-systeme) unterstützt. Der Wasserkreislauf soll über dezentrale Versickerungsanlagen in einem möglichst kleinmaßstäblichen System geführt werden.



Bewertungsskala:

+	o	-
Die Regeneration der örtlichen Grundwasser-Vorkommen wird über Regenwasser-Versickerungsflächen (-systeme) maßgeblich unterstützt.	Örtliche Regenwasser-Versickerungsflächen (-systeme) sind teilweise vorhanden.	Die Regenwasserableitung erfolgt großteils über zentrale Abwasser-Systeme.

4.6 THEMENSCHWERPUNKT WIRTSCHAFT

Leitziel		Teilziel	
1	Sicherung der betrieblichen Wertschöpfung	Erhaltung der hochwertigen Wirtschaftsstandorte (Bestand + Entwicklung)	1
		Förderung von Betriebsneansiedlungen, unter Berücksichtigung von Umnutzungs- und Vernetzungspotentialen	2
		Gewährleistung eines stadtverträglichen Branchenmix (keine Monostrukturen)	3
2	Schaffung von Arbeitsplätzen	Grundversorgung mit Arbeitsplätzen für den Stadtteil	4
		Differenziertes Arbeitsplatzangebot (Branchen, Sparten, Qualifikationen,...)	5
3	Stärkung innerstädtischer und wohnungsbezogener Zentren	Unterstützung hochrangiger Zentrenentwicklung innerhalb des Stadtgebietes (Nutzungsschwerpunkt Handel und Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen, Kulturangebote, etc.)	6
		Für die Nahversorgung der Wohnbevölkerung sind stadtteilbezogenen Subzentren einzurichten und laufend weiter zu entwickeln.	7
4	Sicherung der Umfeldqualität bei betrieblichen Entwicklungen (Verkehrsvermeidung, gemischte Strukturen, Synergieeffekte)	Verkehrsvermeidung, Umweltverträglichkeit des Betriebsverkehrs	8
		Symbiose von Wohn-, Freizeit- und Arbeitsbereichen, gemeinsame Nutzung der Infrastruktur	9
5	Qualitätssicherung und Verfahrensbeschleunigung	interdisziplinärer Projektgruppen für die behördliche Abwicklung von betrieblichen Entwicklungsvorhaben	10
		Etablierung transparenter Informations- und Entscheidungsstrukturen	11



Leitziel 1: Sicherung der betrieblichen Wertschöpfung

Teilziel: Erhaltung der hochwertigen Wirtschaftsstandorte (Bestand + Entwicklung)

Hochwertige Wirtschaftsstandorte sollen Entwicklungsmöglichkeiten für bestehende oder neu anzusiedelnde Unternehmen anbieten können. Die Wertigkeit eines Wirtschaftsstandortes in städtischen Gebieten resultiert in erster Linie aus der hochrangigen Verkehrsanbindung und der Verfügbarkeit von Flächen. In diesem Sinne sind die verkehrlichen Voraussetzungen (v.a. die öffentliche Verkehrsanbindung, hochrangige Straßennetze), ausreichende Flächen- und Widmungsreserven sowie Rahmenvorgaben für ein bauliche Entwicklung (z.B. entsprechende Dichtewerte) als Kriterien zu nennen.

Als möglicher Bewertungsindikator bietet sich der Anteil der für wirtschaftliche Entwicklungen gewidmeten und verfügbaren Flächenreserven (Geschossflächen) an. Angerechnet werden in Betriebsgebiet 100 % der Flächenreserven; in Mischgebiet ein zu ermittelnder Anteil (zwischen 30 und 60 %).

Bewertungsskala:

+	o	-
An hochwertigen Wirtschaftsstandorten werden betriebliche Entwicklungen unterstützt (Verkehrsanbindung, Flächenreserven, etc.). Der wirtschafts-bezogene Nutzungsanteil bei den Geschossflächenreserven beträgt mehr als 50 %.	An hochwertige Wirtschaftsstandorte werden betriebliche Entwicklungen nicht unterbunden. Der wirtschafts-bezogene Nutzungsanteil bei den Geschossflächenreserven beträgt mehr als 30 %.	An hochwertige Wirtschaftsstandorte werden betriebliche Entwicklungen eingeschränkt. Der wirtschafts-bezogene Nutzungsanteil bei den Geschossflächenreserven beträgt weniger als 30 %.

Teilziel: Förderung von Betriebsneuan siedlungen, unter Berücksichtigung von Umnutzungs- und Vernetzungspotentialen

Betriebsansiedlungen innerhalb einer bestehenden Stadtentwicklungszone sollen gegenüber einer Flächenerweiterung am Stadtrand der Vorzug gegeben werden, wenn die Umfeldverträglichkeit gewährleistet ist. Die Vernetzung mit vorhanden Unternehmen und die Neunutzung von brachliegenden Gebäude- oder Infrastrukturanlagen unterstützen die Integration neuer Betriebe in das gewachsene städtische Umfeld.



Bewertungsskala:

+	o	-
Betriebsneuansiedlungen mit hoher Umfeldverträglichkeit werden gefördert. Neu- oder Umnutzungen vorhandener Strukturen werden unterstützt.	Betriebsneuansiedlungen mit hoher Umfeldverträglichkeit werden ermöglicht.	Betriebsneuansiedlungen mit hoher Umfeldverträglichkeit sind aufgrund stadtplanerischer und/oder sonstiger Rahmenbedingungen größtenteils ausgeschlossen.

Teilziel: Gewährleistung eines stadtverträglichen Branchenmix (keine Monostrukturen)

Eine ausreichende Durchmischung der Betriebsstruktur mit unterschiedlichen Branchen und Wirtschaftssparten soll gewährleistet sein, um eine monostrukturelle Wirtschaftsentwicklung zu unterbinden. Insbesondere sind dienstleistungs- und serviceorientierte Unternehmen als Teil der städtischen Wirtschaftsstruktur gezielt zu unterstützen, weil sie eine gute Voraussetzung für eine Stadt der kurzen Wege (Wohnumfeldverträglichkeit) bieten.

Bewertungsskala:

+	o	-
Ein stadtverträglicher Branchenmix wird gezielt gefördert. Die öffentliche Hand hat direkten Einfluss auf die Branchenzusammensetzung bei der Neuansiedlung von Unternehmen.	Ein stadtverträglicher Branchenmix ist möglich. Die öffentliche Hand hat indirekten Einfluss auf die Branchenzusammensetzung bei der Neuansiedlung von Unternehmen (z.B. über Förderinstrumentarium).	Monostrukturelle Entwicklungen sind sehr wahrscheinlich. Die öffentliche Hand hat keinen Einfluss auf die Branchenzusammensetzung bei der Neuansiedlung von Unternehmen.

Leitziel 2: Schaffung von Arbeitsplätzen

Teilziel: Grundversorgung mit Arbeitsplätzen für den Stadtteil

Die Zahl der Arbeitsplätze in einem bestehenden Stadtteil soll durch Planungs- und Entwicklungsvorgaben jedenfalls nicht reduziert werden. Für die berufstätige Bevölkerung soll ein ausreichendes Arbeitsplatzangebot gewährleistet werden, d.h.



entweder direkt in fußläufiger Distanz oder zumindest über hochrangige öffentliche Verkehrsverbindungen gut erreichbar sein.

Als Bewertungsindikator kann das Verhältnis zwischen der Einwohnerzahl im berufsfähigen Alter zur Anzahl der „erreichbaren“ Arbeitsplatzangebote (in einem Umfeld von 1000 m situiert oder mit dem Öffentlichen Verkehr innerhalb von 45 min. erreichbar) herangezogen werden.

Bewertungsskala:

+	o	-
Das Verhältnis Einwohner im berufsfähigen Alter / erreichbares Arbeitsplatzangebot ist kleiner oder gleich 1.	Das Verhältnis Einwohner im berufsfähigen Alter / erreichbares Arbeitsplatzangebot liegt zwischen 1 und 2.	Das Verhältnis Einwohner im berufsfähigen Alter / erreichbares Arbeitsplatzangebot ist größer als 2.

Teilziel: Differenziertes Arbeitsplatzangebot (Branchen, Qualifikationen,...)

Arbeitsplatzangebote im gut erreichbaren Wohnumfeld sollen möglichst breit differenziert (nach unterschiedlichen Qualifikations- und Branchezugehörigkeit), auch nach jeweils unterschiedlichen Zeitumfang der beruflichen Betätigung (Teilzeit-Angebote) verfügbar sein.

Bewertungsskala:

+	o	-
Das Arbeitsplatz-Angebot im Wohnumfeld ist nach Branchen- und Qualifikationsbereichen breit gefächert; gleiches gilt auch für Möglichkeiten zur Teilzeitarbeit.	Das Arbeitsplatz-Angebot im Wohnumfeld bietet für mehrere Branchen- und Qualifikationsbereiche die Möglichkeit für berufliche Betätigung, vereinzelt auch für Teilzeitarbeit.	Das Arbeitsplatz-Angebot im Wohnumfeld ist eher einseitig auf einzelne Branchen- und Qualifikationsbereiche zugeschnitten, Möglichkeiten für Teilzeitarbeit sind kaum vorhanden.

Leitziel 3: Stärkung innerstädtischer und wohnungsbezogener Zentren

Teilziel: Unterstützung hochrangiger Zentrenentwicklung innerhalb des Stadtgebietes

Städtische Zentren sind in einem ausgewogenen Verhältnis zur gegebenen Bebauungsstruktur und Verkehrsanbindung einzurichten und weiter zu entwickeln.



Hochrangige Zentren zeichnen sich durch höhere bauliche Dichte, große Anzahl an Unternehmen aus Handels- und Dienstleistungsunternehmen aus, ergänzt und aufgewertet durch zentrale Bildungs-, Service- und Kultureinrichtungen oder sonstige Angebote mit hoher Kundenfrequenz. Die Erreichbarkeit mit hochrangigen öffentlichen Verkehrsmitteln ist eine Grundvoraussetzung für ein Zentrumsentwicklung im Sinne der Nachhaltigkeit.

Bewertungsskala:

+	o	-
Hochrangige Zentrenentwicklung wird durch gezielte Widmungen, öffentliche Verkehrsanbindung und entsprechende bauliche Dichtewerte unterstützt. Öffentliche Einrichtungen (Kultur, Bildung,...) werten die Zentrenstruktur auf.	Hochrangige Zentrenentwicklung wird durch Widmungen, öffentliche Verkehrsanbindung und entsprechende bauliche Dichtewerte grundsätzlich ermöglicht; die öffentliche Hand setzt allerdings keine aktiven Schritte zur Förderung der Zentren.	Hochrangige Zentren können sich durch Widmungen, Art der öffentliche Verkehrsanbindung oder durch Bebauungsvorgaben (Dichtewerte) nicht weiter entwickeln.

Teilziel: Nahversorgung der Wohnbevölkerung über stadtteilbezogene Subzentren

Für die Nahversorgung der Wohnbevölkerung sind stadtteilbezogenen Subzentren einzurichten und laufend weiter zu entwickeln. Eine entsprechende Angebotspalette von Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs ist sicherzustellen. Die fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorgungseinrichtungen fördert die Wohn- und Lebensqualität und ist eine wesentliche Voraussetzung für ein umweltverträgliches Mobilitätsverhalten.

Bewertungsskala:

+	o	-
Nahversorgungsangebote (Güter- und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs) sind für mind. 80 % der Wohnbevölkerung in fußläufiger Entfernung (10 min Gehzeit / 300 m) erreichbar.	Nahversorgungsangebote (Güter- und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs) sind für mind. 80 % der Wohnbevölkerung in einer Entfernung von 500 m (15 min. Gehzeit) erreichbar.	Nahversorgungsangebote (Güter- und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs) sind für einen Großteil der Wohnbevölkerung nur in einer Entfernung von mehr als 500 m erreichbar.



Leitziel 4: Sicherung der Umfeldqualität bei betrieblichen Entwicklungen

Teilziel: Verkehrsvermeidung, Umweltverträglichkeit des Betriebsverkehrs

Betriebe mit größerem Arbeitsplatzangebot sind an Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs anzusiedeln. Die Ansiedlung oder Erweiterung von Betrieben mit erhöhtem Transportaufkommen ist im Nahbereich von Wohngebieten zu vermeiden. Betriebsbedingtes Transport- und Verkehrsaufkommen ist möglichst über den Schienenverkehr abzuwickeln. Durch bauliche und organisatorische Maßnahmen (Gewichtsbeschränkungen, Routenplanung) für den Betriebsverkehr sollen Wohn- und Freizeitgebiet entlastet werden.

Bewertungsskala:

+	o	-
Die generelle Verkehrs-anbindung (für Arbeitnehmer) und die Abwicklung betriebs-bedingter Verkehrsströme wird nach Kriterien der maximalen Umweltverträglichkeit ausgerichtet.	Die generelle Verkehrs-anbindung (für Arbeitnehmer) und die Abwicklung betriebs-bedingter Verkehrsströme wird an die vorhandenen Nutzungs-Interessen ausgerichtet. Die Umweltverträglichkeit wird mit berücksichtigt.	Die generelle Verkehrs-anbindung (für Arbeitnehmer) und Abwicklung betriebs-bedingter Verkehrsströme wird primär nach Kriterien der betrieblichen Erfordernisse ausgerichtet, erhebliche Belastungen für die Wohnbevölkerung sind nicht vermeidbar.

Teilziel: Symbiose von Wohn-, Freizeit- und Arbeitsbereichen

Im wohnungsnahen Umfeld sind einerseits nahversorgende und andererseits arbeitnehmer- bzw. arbeitsplatzintensive Betriebe anzusiedeln, um eine Stadt der kurzen Wege mit möglichst umfassenden Mischstrukturen zu schaffen. Eine gemeinsame Nutzung der vorhandenen oder neu zu schaffenden Infrastruktur(z. B. Verkehrsangebote, Freizeitanlagen, öffentliche Servicestellen,...) ist im Sinne einer stärkeren Zusammenführung der unterschiedlichen Lebensbereiche von Vorteil.

Entwicklungstrends, die auch in den Wohnbereichen Alternativen zu verstärkter Einbindung im "Homeworking" vorsehen, sind zu beachten.



Bewertungsskala:

+	o	-
Betriebliche Entwicklungskonzepte sind auf eine Zusammenführung von Arbeits-, Wohn- und Freizeitnutzung ausgerichtet (bauliche Strukturen, Infrastruktur, etc.)	Eine verstärkte Zusammenführung von Arbeits-, Wohn- und Freizeitnutzung ist möglich.	Die betriebliche Entwicklung unterbindet weitere Nutzungsmöglichkeiten (Wohnen, Freizeit, etc.) im näheren Umfeld.

Leitziel 5: Qualitätssicherung und Verfahrensbeschleunigung

Teilziel: Interdisziplinärer Projektgruppen für die behördliche Abwicklung von betrieblichen Entwicklungsvorhaben

Zur beschleunigten Abwicklung der behördlichen Standardprozeduren sowie zur Betreuung und Nachbetreuung laufender Ansiedlungsfälle sollen interdisziplinäre Projektgruppen eingerichtet werden, die betriebliche Entwicklungsvorhaben in der Vorkonzeptions- sowie in der Planung und Realisierungsphase unterstützen.

Bewertungsskala:

+	o	-
Fachübergreifende Bearbeitungsteams werden als ständige Arbeitsgruppe eingerichtet; Zusammensetzung des Teams nach Abteilungen / Qualifikationen, mit ausreichend Personalressourcen und Kompetenzen ausgestattet.	Fachübergreifende Bearbeitungsteams werden bei Bedarf eingerichtet, mit eingeschränkten Personalressourcen und Kompetenzen ausgestattet	Fachübergreifende Bearbeitungsteams werden nicht eingerichtet.

Teilziel: Etablierung transparenter Informations- und Entscheidungsstrukturen

Die Transparenz von Datengrundlagen, Bewertungskriterien sowie eine durchgängige Informationsstrategie ist sicherzustellen, um Abwägungsprozesse und betriebliche Entscheidungen zu erleichtern.

Bewertungsskala:

+	o	-
transparenter Informations- und Entscheidungsstrukturen wurden etabliert	transparenter Informations- und Entscheidungsstrukturen werden aufgebaut	transparenter Informations- und Entscheidungsstrukturen können nicht implementiert werden



4.7 THEMENSCHWERPUNKT SOZIALES

Leitziel		Teilziel	
1	Hohe Wohnqualität und Wohnzufriedenheit im Stadtteil erfordert gemischte soziale Strukturen:	Differenzierung der Wohnungsgrößen (Wohnungen für Familien unterschiedlicher Größe, Alleinstehende, Paare ohne Kinder, etc.)	1
		Differenzierung der Eigentumsverhältnisse (Anteil Eigentums-, Mietkauf- und Mietwohnungen)	2
		Differenzierung nach Nutzerinteressen: (Altersstruktur, Familienstand, Home working,...)	3
		Limitierung des Anteils von Wohnungen für KlientInnen der Wohnplattform auf ein sozial verträgliches Ausmaß	4
2	Schaffung leistbaren Wohnraums	geringe Gestehungskosten: Miete bzw. Kaufpreis soll im Durchschnittsbereich des öffentlich geförderten Wohnbaus liegen.	5
		geringe laufende Betriebs- und Erhaltungskosten	6
3	Sicherung einer hochwertigen Versorgung mit Gesundheits- und Bildungsangeboten	Ärzte, Apotheken (Erreichbarkeit, differenziertes Angebot an Fachärzten)	7
		Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge / -beratung	8
		Grundschulangebote (Volksschule, Hauptschule)	9
		weiterführender Bildungsangebote inkl. Erwachsenenbildung: Angebot vor Ort oder gute Erreichbarkeit (auch am Abend!)	10
4	hohe Alltagstauglichkeit der baulichen Strukturen für alle gesellschaftlichen Gruppen	Umfassende Lebensqualität für Menschen mit Behinderung: Barrierefreies Bauen und Wohnen, Zugang zu Freizeitanlagen, etc.	11
		Übersichtlichkeit und Sicherheit öffentlicher Räume für alle gesellschaftlichen Gruppen (spezielle Maßnahmen, v.a. für Frauen, Kinder, ältere Personen)	12
5	Stadtentwicklung umfasst gemeinschafts- und kommunikationsfördernde Maßnahmen	Planung und Betreuung von Nachbarschaften, Weiterführung in ein dauerhaftes Stadtteilmanagement	13
		Kooperation und Mitbestimmung, z.B. in der Planung von Freiräumen oder Gemeinschaftseinrichtungen	14
		Förderung der Integration von MigrantInnen	15
6	Umfassende soziale Infrastruktur - Angebot von qualitativ hochwertigen und zielgruppenorientierten sozialen Diensten	ganztägige Angebote zur Kinderbetreuung: Kindergruppen, Spielgruppen, Kindergarten, Hort (unter besonderer Berücksichtigung alleinerziehender Personen)	16
		Angebote für Jugendliche (für Sport, Freizeit, soziale Treffpunkte) inkl. spezieller Beratungs- und Betreuungsdienste	17
		Angebote für Erwachsene und SeniorInnen (Freizeit, soziale Treffpunkte, Beratung)	18



Leitziel 1: Hohe Wohnqualität und Wohnzufriedenheit im Stadtteil erfordert gemischte soziale Strukturen

Soll ein sozialstrukturell ausgewogener „Bewohnermix“ in einem Stadtteil erreicht werden, so muss es zu einer qualitativen Ausdifferenzierung der Wohnungsbelegung kommen.

Teilziel: Differenzierung der Wohnungsgrößen

Im Stadtteil ist ein differenziertes Angebot an Wohnungsgrößen anzustreben, um unterschiedliche Zielgruppen ansprechen zu können. Es sollen Wohnungen für (wachsende) Familien, für dauerhaft Alleinstehende (z.B. Personen), für Paare ohne Kinder und Singles angeboten werden. Die Verteilung der Wohnungsgrößen soll auf die langfristigen Anforderungen des gesamtstädtischen Wohnungsmarktes abgestimmt sein.

Richtwerte („Soll-Szenario für qualitative soziale Mischung“)

Nutzfläche in qm	Anteil in %
unter 50	25
50-80	40
81-100	30
über 100	5

Quelle: Sozialplanerische Projektentwicklung und Qualitätsmanagement im Stadtentwicklungsgebiet „Solar City Pichling“, Österreichischer Wohnbund (Projektteam Gutmann – Havel – Engels; Konsulent: Siebel), im Auftrag des Magistrat Linz – Amt für Soziale Angelegenheiten, 1997

Bewertungsskala:

+	o	-
Die Verteilung der Wohnungsgrößen im Stadtteil entspricht im wesentlichen dem „Soll-Szenario für qualitative soziale Mischung“.	Der Anteil der Wohnungsgrößen im Stadtteil weicht vom „Soll-Szenario für qualitative soziale Mischung“ geringfügig ab (+/- 15 Prozentpunkte).	Der Anteil der Wohnungsgrößen im Stadtteil weicht vom „Soll-Szenario für qualitative soziale Mischung“ deutlich ab (z.B. Anteil von Kleinwohnungen unter 50 m2 von mehr als 40 %).

Teilziel: Differenzierung der Eigentumsverhältnisse

Aus Sicht der Sozialplanung sind nicht nur Haushalte mit primärem Wohnbedarf anzusprechen. Gesellschaftliche Gruppen, die bereits ausreichend wohnversorgt sind und die sich verbessern wollen, sollen attraktive Wohngelegenheiten im Stadtteil erhalten („sekundärer Wohnbedarf“). Ein zu hoher Mietanteil in einem Stadtteil schafft langfristig eine hohe Fluktuationsrate und eine zu einseitige soziale Struktur. Die



Verteilung der Eigentumsverhältnisse soll auf die langfristigen Anforderungen des gesamtstädtischen Wohnungsmarktes abgestimmt sein.

Richtwerte („Soll-Szenario für qualitative soziale Mischung“)

Eigentumsform	Anteil in %
Miete:	50
Mietkauf bzw. Eigentum:	45
sonstige Rechtsformen (z.B. Heime):	5

Quelle: Sozialplanerische Projektentwicklung und Qualitätsmanagement im Stadtentwicklungsgebiet „Solar City Pichling“, Österreichischer Wohnbund (Projektteam Gutmann – Havel – Engels; Konsulent: Siebel), im Auftrag des Magistrat Linz – Amt für Soziale Angelegenheiten, 1997

Bewertungsskala:

+	o	-
Die Verteilung der Eigentumsverhältnisse im Stadtteil entspricht im wesentlichen dem „Soll-Szenario für qualitative soziale Mischung“.	Der Anteil der Eigentumsverhältnisse im Stadtteil weicht vom „Soll-Szenario für qualitative soziale Mischung“ geringfügig ab (+/- 15 Prozentpunkte).	Der Anteil der Eigentumsverhältnisse im Stadtteil weicht vom „Soll-Szenario für qualitative soziale Mischung“ deutlich ab (z.B. Anteil von Mietwohnungen von mehr als 70 %).

Teilziel: Differenzierung nach Nutzerinteressen

In Bezug auf Altersgruppen, Familienstand und sonstigen Nutzerinteressen soll ein zu einheitliches Wohnungs- und Dienstleistungsangebot vermieden werden.

Wird das Wohnungsangebot eines Stadtteils einzig nach der vorliegenden Nachfrage der Wohnungsgenossenschaften ausgerichtet, so würden die für eine gesellschaftliche Vernetzung wesentlichen Gruppen zu kurz kommen (z.B. jüngere SeniorInnen mit hohem sozialen Aktivitätsprofil, Familien höherer Einkommensgruppen oder temporäre Lebensgemeinschaften / gemeinschaftliches Wohnen).

Themenwohnungen (z. B. seniorenrechtliches Wohnen, Wohngemeinschaften, Frauen-Stadt, autofreie Siedlungen, etc.) sind als imagebildende Grundausstattung eines Stadtteils, zur Sicherung einer sozialen Durchmischung von Neubaugebieten sowie als Ergänzung zum wohnungspolitischen Gesamtangebot in der Stadt erforderlich.



Bewertungsskala:

+	o	-
Durch Themenwohnungen mit unterschiedlichen Schwerpunkten gelingt eine weitgehende soziale Durchmischung des Stadtteils.	Einzelne Themenwohnungen bieten Ansätze für eine soziale Durchmischung des Stadtteils.	Themenwohnungen werden nicht angeboten. Die anzusprechenden Zielgruppen sind ausschließlich auf Nachfrager am Mietwohnungsmarkt ausgerichtet.

Teilziel: Limitierung des Anteils von Wohnungen für KlientInnen der Wohnplattform (Amt für soziale Angelegenheiten) auf ein sozial verträgliches Ausmaß

Ein gewisser Anteil von sogenannten „Sozialwohnungen“, die von KlientInnen der Wohnplattform (Amt für soziale Angelegenheiten, Amt für Jugend und Familie) bewohnt werden, am Gesamtwohnungsstand eines Stadtteils soll gegeben sein. Der Anteil ist allerdings möglichst gering zu halten, damit die soziale Ausgewogenheit eines Stadtteils mittelfristig nicht beeinträchtigt wird.

Bewertungsskala:

+	o	-
Der Anteil von Wohnungen für KlientInnen der Wohnplattform beträgt zwischen 3 und 5 %	Der Anteil von Wohnungen für KlientInnen der Wohnplattform beträgt liegt unter 3 % oder zwischen und 5 und 10 %	Der Anteil von Wohnungen für KlientInnen der Wohnplattform liegt unter 1 % oder bei mehr als 10 %

Leitziel 2: Schaffung leistbaren Wohnraums

Teilziel: geringe Gestehungskosten (geringe Miete bzw. Kaufpreis)

Leistbares Wohnen beginnt bei einem sozial verträglichem bzw. abgestuften Miet- und Kaufpreisniveau für Neubauwohnungen oder sanierten Wohnungsbestand. Die Durchschnittswerte im Bereich des öffentlich geförderten Wohnbaus sollen durchgehend erreicht werden, Überschreitungen des durchschnittlichen Preisniveaus (im nicht geförderten Wohnbau) müssen durch besondere Leistungen im Planungs- und Umsetzungsprozess gerechtfertigt werden.



Bewertungsskala:

+	o	-
Das Niveau der Miet- bzw. Kaufpreise liegt im Durchschnittsniveau des öffentlich geförderten Wohnbaus.	Das Niveau der Miet- bzw. Kaufpreise liegt nur geringfügig über dem Durchschnittsniveau des öffentlich geförderten Wohnbaus.	Das Niveau der Miet- bzw. Kaufpreise liegt zum Großteil deutlich über dem Durchschnittsniveau des öffentlich geförderten Wohnbaus.

Teilziel: geringe Betriebskosten

Die laufenden Betriebs- und Erhaltungskosten bei Wohngebäuden sollen möglichst gering gehalten werden. Niedrige Energie-, Abwasser- und Wasserversorgungskosten sowie möglichst geringe laufende Erhaltungs- und Wartungsarbeiten sind ein entscheidender Bewertungsmaßstab für die soziale Nachhaltigkeit in der Stadtentwicklung.

Bewertungsskala:

+	o	-
Die laufenden Betriebs- und Erhaltungskosten liegen unter dem Durchschnittsniveau des öffentlich geförderten Wohnbaus.	Die laufenden Betriebs- und Erhaltungskosten liegen im Durchschnittsniveau des öffentlich geförderten Wohnbaus.	Die laufenden Betriebs- und Erhaltungskosten liegen über dem Durchschnittsniveau des öffentlich geförderten Wohnbaus.

Leitziel 3: Sicherung einer hochwertigen Versorgung mit Gesundheits- und Bildungsangeboten

Die Ausstattung mit quantitativ ausreichenden und qualitativ hochwertigen Versorgungseinrichtungen im Gesundheits- und Bildungssektor ist eine Grundvoraussetzung für eine nachhaltige, sozial verträgliche Stadtentwicklung. Gleichzeitig stellt sie einen wesentlichen Beitrag für die Reduktion von Verkehrsströmen und eine langfristige tragfähige Zentrenentwicklung innerhalb eines Stadtteils dar.

Teilziel: Versorgung mit Arztpraxen und Apotheken*Bewertungsskala:*

+	o	-
Arztpraxis (Praktischer Arzt) und Apotheke sind für einen Großteil der Wohnbevölkerung fußläufig oder über öffentliche Verkehrsmittel innerhalb von 10 min. erreichbar.	Arztpraxis (Praktischer Arzt) und Apotheke sind für einen Großteil der Wohnbevölkerung fußläufig oder über öffentliche Verkehrsmittel innerhalb von 20 min. erreichbar.	Arztpraxis (Praktischer Arzt) und Apotheke sind für einen Großteil der Wohnbevölkerung fußläufig oder über öffentliche Verkehrsmittel nicht innerhalb von 30 min. erreichbar.

Teilziel: Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge / -beratung*Bewertungsskala:*

+	o	-
Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge sind innerhalb des Stadtteils vorhanden und fußläufig erreichbar.	Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge sind über öffentliche Verkehrsmittel gut erreichbar.	Einrichtungen der Gesundheitsvorsorge sind weder im Stadtteil vorhanden noch über öffentliche Verkehrsmittel gut erreichbar.

Teilziel: Einrichtungen der Grundbildung (Volks- / Hauptschule)*Bewertungsskala:*

+	o	-
Einrichtungen der Grundbildung (Volks- / Hauptschule) sind innerhalb des Stadtteils vorhanden und fußläufig gut erreichbar (innerhalb von 15 min. Gehzeit).	Einrichtungen der Grundbildung (Volks- / Hauptschule) sind innerhalb des Stadtteils vorhanden und fußläufig oder über öffentliche Verkehrsmittel erreichbar.	Einrichtungen der Grundbildung (Volks- / Hauptschule) sind weder innerhalb des Stadtteils vorhanden noch über öffentliche Verkehrsmittel gut erreichbar.



Teilziel: Weiterführender Bildungsangebote (AHS, BHS) und Erwachsenenbildung

Bewertungsskala:

+	o	-
Weiterführender Bildungsangebote und Angebote der Erwachsenenbildung sind innerhalb des Stadtteils vorhanden oder mit öffentlichen Verkehrsmittel gut erreichbar (20 min. Distanz, Verbindung auch am Abend).	Weiterführender Bildungsangebote und Angebote der Erwachsenenbildung sind über öffentliche Verkehrsmittel gut erreichbar (auch am Abend).	Weiterführender Bildungsangebote und Angebote der Erwachsenenbildung sind weder im Stadtteil vorhanden noch über öffentliche Verkehrsmittel gut erreichbar.

Leitziel 4: Hohe Alltagstauglichkeit der baulichen Strukturen für alle gesellschaftlichen Gruppen

Teilziel: Umfassende Lebensqualität für Menschen mit Behinderung

Für Menschen mit Behinderung soll durch entsprechende Bauausführung sowie durch ausreichende Beschäftigungs- und Freizeitmöglichkeiten eine hohe Lebensqualität gewährleistet werden. Der Anteil von Wohnungen mit normgerechter Ausstattung für „barrierefreies Wohnen“ soll dem realen Anteil von Menschen mit Behinderung an der Gesamtbevölkerung entsprechen. Öffentliche Bauten sind ausnahmslos barrierefrei zu errichten und behindertengerecht auszustatten.

Bewertungskriterien:

- (1) Wohnen:
für „barrierefreies Wohnen“: Bauausführung entsprden Kriterien laut ÖNORM B 1600, 1601, V 2105
Tastbare Beschriftungen, V2102 Taktile Bodeninformation
sozial gerechtfertigte Vergabemodalitäten der Bauträger
- (2) öffentliche / halböffentliche Bauten:
100% barrierefreie Ausstattung („Teilnahme am öffentlichen Leben)
- (3) Beiziehung eines Fachexperten in der Planungs- und Umsetzungsphase (Berücksichtigung der Anforderungen für Menschen mit Geh-, Seh- und Hörbehinderungen)
- (4) Arbeitsplätze: Verfügbarkeit, Zugänglichkeit
- (5) Freizeitangebote: Art der Angebote, Zugänglichkeit



Bewertungsskala:

+	o	-
Eine umfassende Lebensqualität für Menschen mit Behinderung (Wohnen, öffentliche Einrichtungen, Arbeit, Freizeit, Planungsprozess) kann im Stadtteil gewährleistet werden. Barrierefreies Wohnen wird zu einem Anteil angeboten, der dem Anteil von Menschen mit Behinderung an der Gesamtbevölkerung entspricht.	Die Lebensqualität für Menschen mit Behinderung kann im Stadtteil im wesentlichen gewährleistet werden. Öffentliche Einrichtungen sind ausnahmslos barrierefrei erreichbar. Barrierefreies Wohnen wird zu einem geringeren Anteil angeboten, als es dem Anteil von Menschen mit Behinderung an der Gesamtbevölkerung entspricht.	Die Lebensqualität für Menschen mit Behinderung kann im Stadtteil in wesentlichen Aspekten (z.B. Zugänglichkeit von öffentlichen Gebäuden) nicht gewährleistet werden. Barrierefreies Wohnen wird zu einem deutlich geringeren Anteil angeboten, als es dem Anteil von Menschen mit Behinderung an der Gesamtbevölkerung entspricht.

Teilziel: Übersichtlichkeit und Sicherheit öffentlicher Räume für alle gesellschaftlichen Gruppen

Orientierung, Übersicht und Zugänglichkeit der öffentlichen Räume sowie aller inneren Erschließungssysteme sind auf die speziellen Anforderungen besonderer gesellschaftlicher Gruppen (v.a. für Frauen, Kinder, ältere Personen) auszurichten. Um die Einhaltung von Mindestkriterien und die laufende Verbesserung zu gewährleisten, sind VertreterInnen der Gruppen direkt in den Planungsprozess einzubinden.

Spezielle Sicherheitsmaßnahmen, v.a. für Frauen, Kinder, ältere Personen:

- Beleuchtungskonzept
- Gestaltung von Zugängen zu Wohnanlagen
- Gestaltung von Wartezonen des öffentlichen Verkehrs ausreichend Sitzplätze, Abstellflächen für Taschen, Gepäck, beleuchtete Fahrpläne, etc.)
- kurze Wege
- Bildungs- und Kreativangebote in der Nähe auf täglichen Wegen
- alle sonstigen Maßnahmen die das Sicherheitsempfinden besonders im Dunkeln stärken, Leitgesetz für Frauen ist dabei „Belebte Orte sind sichere Orte“ (betrifft Gehwege, Unterführungen, Tiefgaragen, Haltestellen, etc.)
- Übersichtlichkeit, Zugänglichkeit:
- gutes Orientierungssystem in der Wohnanlage
- soziale Nähe durch Sicht und Rufkontakt



Bewertungsskala:

+	o	-
Spezielle Gestaltungs- und Sicherheitsmaßnahmen gewährleisten ein hohes Maß an Übersichtlichkeit und Alltagstauglichkeit für Frauen, Kinder und ältere Personen. Diese Gruppen werden direkt in den Planungsprozess eingebunden.	Übersichtlichkeit und Alltagstauglichkeit für Frauen, Kinder und ältere Personen sind in wesentlichen Aspekten gegeben.	Übersichtlichkeit und Alltagstauglichkeit für Frauen, Kinder und ältere Personen wird in wesentlichen Punkten nicht erreicht.

Leitziel 5: Stadtentwicklung umfasst gemeinschafts- und kommunikationsfördernde Maßnahmen

Teilziel: Planung und Betreuung von Nachbarschaften

Zu Beginn der Wohnungsbelegung sollen Nachbarschaftsaktivitäten für jeweils max. 50 Wohneinheiten gestartet werden. Dafür sind Aktivierungskonzepte sowie Start-up-Strukturen (Budget für Personal, Infrastruktur,...) erforderlich. In weiterer Folge muss die Stadtteil-Arbeit nach überschaubaren Quartieren ausgerichtet werden („gewachsene Gebiete“ - Identifikationsraum).

Anzustreben ist daher die Einrichtung eines aktiven „Stadtteilmanagements“: zur Begleitung des „Einlebens“ in die neue Wohnumgebung, für kulturelle Aktivitäten und Angebote, für Vernetzungsarbeit; zu vermeiden ist eine rein passive Rolle als „Bürger-Anlaufstelle“.

Bewertungsskala:

+	o	-
Für die Planung und Betreuung von Nachbarschaftsaktivitäten stehen ausreichend Personal und Infrastruktur zur Verfügung. Ein aktives Stadtteil-Management wird eingerichtet.	Die Planung und Betreuung von Nachbarschaftsaktivitäten wird grundsätzlich ermöglicht.	Die Planung und Betreuung von Nachbarschaftsaktivitäten ist aus finanziellen oder organisatorischen Gründen nicht möglich.

Teilziel: Kooperation und Mitbestimmung

Im Mittelpunkt der Mitbestimmungsmöglichkeiten für NutzerInnen sollen Angebote zur Gestaltung des individuellen Wohnumfeldes stehen:



- Freiraumplanung gemeinsam mit BewohnerInnen
- Spielraumentwicklung nach dem ausgearbeiteten Leitbild (Amt für Jugend und Familie, Stadt Linz)
- Miteinbeziehung künftiger BewohnerInnen bei Fragen für Nutzungszwecken von Gemeinschaftsräumen

Bewertungsskala:

+	o	-
Die Gestaltung der Freiräume, Spielräume und Gemeinschaftseinrichtungen erfolgt unter maßgeblicher Beteiligung der NutzerInnen; die Qualität der Einrichtungen entspricht vorbereiteten Leitbildern	Die Gestaltung der Freiräume, Spielräume und Gemeinschaftseinrichtungen entspricht vorbereiteten Leitbildern, aufbauend auf NutzerInneninteressen.	NutzerInnen werden nicht in die Gestaltung der Freiräume, Spielräume und Gemeinschaftseinrichtungen eingebunden. Schwere qualitative Mängel sind die Folge.

Teilziel: Integration von MigrantInnen

Der Anteil von MigrantInnen mit besonderem Integrationsbedarf innerhalb des Stadtteils soll in etwa einem Ausmaß entsprechen, der dem Durchschnittsanteil in der Gesamtstadt nahe kommt. Kommunikations- und integrationsfördernde Maßnahmen sind auf die speziellen Anforderungen von Migranten und Migrantinnen abzustimmen (sprachliche Barrieren, sozio-kulturelle Besonderheiten, etc.).

Bewertungsskala:

+	o	-
Der Anteil von MigrantInnen im Stadtteil entspricht dem Durchschnittsanteil der Gesamtstadt. Bei der Umsetzung von Nachbarschafts- und Kooperationsaktivitäten im Stadtteil werden die Anforderungen von MigrantInnen gezielt berücksichtigt.	Der Anteil von MigrantInnen im Stadtteil liegt geringfügig über oder unter dem Durchschnittsanteil der Gesamtstadt. Die Anforderungen von MigrantInnen werden im Rahmen der gesamtstädtischen Integrationspolitik berücksichtigt.	Der Anteil von MigrantInnen im Stadtteil liegt deutlich über oder unter dem Durchschnittsanteil der Gesamtstadt. Die Anforderungen von MigrantInnen werden zu wenig berücksichtigt; die soziale Integration ist nicht Ziel der Stadt(-teil-)entwicklung.



Leitziel 6: Umfassende soziale Infrastruktur - Angebot von qualitativ hochwertigen und zielgruppenorientierten sozialen Diensten

Die sozio-kulturelle Infrastruktur in einem Stadtteil soll jedenfalls auf die angestrebten gesellschaftliche Zusammensetzung der Bewohnerschaft ausgerichtet werden. Die Angebot sind möglichst gleichzeitig mit neuen Wohnquartieren zu entwickeln und gegenüber neuen Anforderungen möglichst anpassungsfähig sein.

Teilziel: Angebote zur Tagesbetreuung von Kindern (Kinderrippen, Spielgruppen, Kindergarten, Hort,...)

Im Rahmen der Stadtentwicklung ist eine Vollbetreuung der 2-5jährigen Kinder zu gewährleisten. Trägerorganisationen für Kinderrippen und selbstorganisierten Spielgruppen für Kinder unter 2-3 Jahre sowie für Horte ist die entsprechende räumliche Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Die gute Erreichbarkeit innerhalb der Wohngebiete ist zu gewährleisten.

Bewertungsskala:

+	o	-
<p>Infrastrukturelle und personelle Vorleistungen für ein umfassendes Angebot zur Tagesbetreuung von Kindern sind vorhanden. Die fußläufige Erreichbarkeit (15 min.) ist für einen Großteil der Zielgruppe gegeben.</p>	<p>Infrastrukturelle Vorleistungen für ein ausreichendes Angebot zur Tagesbetreuung von Kindern sind vorhanden.</p>	<p>Angebot zur Tagesbetreuung von Kindern sind nicht ausreichend gegeben bzw. ist die Erreichbarkeit für die Zielgruppe nur unzureichend.</p>

Teilziel: Angebote für Jugendliche inkl. spezieller Beratungs- und Betreuungsdienste

Im Rahmen der Stadtentwicklung sind entsprechende räumliche Infrastruktur und Personalressourcen für stadtteilbezogene Jugendarbeit inkl. speziellen Beratungs- und Betreuungsdiensten (z.B. Servicestellen, Job-Börsen für Jugendliche) sicherzustellen. Die gute Erreichbarkeit von Einrichtungen / Angeboten für Jugendliche innerhalb der Wohngebiete ist zu gewährleisten.



Bewertungsskala:

+	o	-
<p>Infrastrukturelle und personelle Vorleistungen für ein umfassendes Angebot für Jugendliche sind vorhanden. Die fußläufige Erreichbarkeit (15 min.) ist für einen Großteil der Zielgruppe gegeben.</p>	<p>Infrastrukturelle Vorleistungen für ein ausreichendes Angebot für Jugendliche sind vorhanden.</p>	<p>Angebote für Jugendliche sind nicht ausreichend gegeben bzw. ist die Erreichbarkeit für die Zielgruppe nur unzureichend.</p>

Teilziel: Angebote für Erwachsene und SeniorInnen (Freizeit, soziale Treffpunkte, Beratung)

Im Rahmen der Stadtentwicklung sind entsprechende räumliche Infrastruktur und Personalressourcen für sozio-kulturelle Erwachsenendienste und Angebote für SeniorInnen sicherzustellen (Familienzentren, Vereinshäuser, Beratungsangebote, Treffpunkte für SeniorInnen, etc.). Die gute Erreichbarkeit von Einrichtungen / Angeboten innerhalb der Wohngebiete ist zu gewährleisten.

Bewertungsskala:

+	o	-
<p>Infrastrukturelle und personelle Vorleistungen für ein umfassendes sozio-kulturelles Angebot für Erwachsene und SeniorInnen sind vorhanden. Die fußläufige Erreichbarkeit (15 min.) ist für einen Großteil der Zielgruppe gegeben.</p>	<p>Infrastrukturelle Vorleistungen für ein ausreichendes sozio-kulturelles Angebot für Erwachsene und SeniorInnen sind vorhanden.</p>	<p>Sozio-kulturelle Angebote für Erwachsene und SeniorInnen sind nicht ausreichend gegeben bzw. ist die Erreichbarkeit für die Zielgruppe nur unzureichend.</p>

5. Ergebnisse des Projekts und Schlussfolgerungen

Ergebnisse des Projektes

Bewertungstool + Prozessmodell

Das vorliegende Bewertungstool „LES! Linz entwickelt Stadt“ ermöglicht einem interdisziplinär zusammengesetzten Team innerhalb einer Stadtverwaltung, Entwicklungsvorhaben mit Stadtteilrelevanz auf ihre nachhaltige Ausrichtung hin zu analysieren und zu bewerten. Dazu zählen in immer öfter auch Vorhaben der Brachflächennutzung innerhalb von Stadtgebieten.

Die inhaltlich-technische Auslegung des Bewertungstools wurde auf die Offenlegung von Bewertungsmaßstäben sowie die Stärkung der Transparenz bezüglich unterschiedlicher Interessenlagen und Zielsetzungen innerhalb der öffentlichen Verwaltung ausgelegt. Als Endprodukt des Bewertungsvorgangs wird mit Hilfe des Modells ein Ergebnisbericht vorgelegt, der die Stärken und Schwächen von Entwicklungskonzepten hinsichtlich ihrer nachhaltigen Ausrichtung – unterteilt nach den relevanten Sachbereichen – dokumentiert und Handlungsfelder für Optimierungsmaßnahmen benennt.

Als Voraussetzung für die Anwendung des Bewertungsmodells gilt die Implementierung eines fachbereichsübergreifenden Projektteams. Die für Arbeitsfähigkeit des Teams erforderlichen Voraussetzungen wurden analysiert. Daran anschließend wurde modellhaft - anhand der Beispiele solarCity und Trendzone Linz-Mitte - der Bewertungsablauf erprobt, das Bewertungsmodell entsprechend den Erkenntnissen optimiert und abschließend technisch-operativ umgesetzt (Access-Datenbankanwendung, inkl. Leitfaden). Empfehlungen für die prozessorientierte Abwicklung der Bewertung wurden im Endbericht zusammengefasst.

Bewertungskriterien für nachhaltige Stadtentwicklung

Die ausgearbeiteten Leitziele, Teilziele und Bewertungskriterien für nachhaltige Stadtentwicklung können auch losgelöst vom Bewertungstool eingesetzt werden, wenn auch die technisch-operative Umsetzung mit diesem Schritt eher aufwendiger wird.

Als Anwendungsbeispiel ist insbesondere die Auswahl und Festlegung von Mindestkriterien, z.B. bei der Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Wettbewerben („Pflichtenheft“) zu nennen. Wenn die Vorbereitung von Entwurfsvarianten bereits auf Basis einzelner ausgewählter Kriterien erfolgt, so kann eine nachfolgende Bewertung im Rahmen einer Wettbewerbsjury einfach und transparent mit dem Bewertungstool „LES! Linz entwickelt Stadt“ durchgeführt werden.

Testbewertung Trendzone Linz-Mitte

Die Masterplanung für die Trendzone Linz-Mitte (ehemaliges Frachtenbahnhofgelände) wurde im April 2004 in einer umfassender Weise einer Bewertung entsprechend der zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Grobfassung des Bewertungstools „LES! Linz entwickelt Stadt“ unterzogen. Die daraus abgeleiteten Informationen und Erkenntnisse sind für die inhaltlich befassten Akteure der Verwaltung eine wesentliche Grundlage für nächstfolgende planungsrelevanten Schritte (z.B. Vorbereitung von Kriterien für einen internationalen städtebaulichen Wettbewerb, betreffend einzelne Teilbereiche der Trendzone Linz-Mitte).

Das ausgearbeitete Tool wurde damit erstmals direkt in einem praktischen Anwendungsfall eingesetzt und anhand der gewonnenen Erkenntnisse noch weiter optimiert, sodass ein praxiserprobtes Werkzeug als Ergebnis des Forschungsvorhaben präsentiert werden kann.

Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1. Interdisziplinäres Bearbeitungsteam

In der konkreten Anwendung von Bewertungsverfahren müssen unterschiedliche fachliche Zugänge bei Zielformulierungen und der Einschätzung von Nachhaltigkeitskriterien berücksichtigt werden. Für das Projektergebnis war daher die Zusammenstellung eines dienststellen- und somit fachgebietsübergreifenden Bearbeitungsteams erfolgsentscheidend. Die gesamte Prozesslogik inkl. Anwendung des Tools erfordert zudem die Einrichtung einer klar definierten Projektkoordination mit hohem prozessorientierten Know How. Diese Erfahrungen und die damit einhergehenden Erwartungen an LES! führten zu einer umfassenden Auseinandersetzung mit dem eigentlichen Verfahren. Das nun vorliegende Bewertungsinstrument fand bei den beteiligten Dienststellen große Zustimmung, was auch daran erkennbar ist, dass alle Abteilungen sich bereit erklärten, Personalressourcen in die Ausarbeitung des Bewertungstools LES! zu investieren. Es soll allerdings nicht unerwähnt bleiben, dass die erprobten interdisziplinären Arbeitsmethoden auch für kontroverielle Diskussionen (z.B. über die Verteilung von Kompetenzen) Anlass boten.

2. Kosten-Nutzen-Prinzip als Erfolgsfaktor

Neben der inhaltlich-strategischen Ausrichtung kommt der organisatorisch-technischen Ausrichtung eines Bewertungsmodells wie LES! die zweit wichtigste Rolle zu. Das Verfahren samt konkretem Bewertungstool muss „schlank“ ausgerichtet sein und durch seine Vorgaben grundsätzlich zu keinem Mehraufwand im Rahmen der Anwendung führen. Dies ist insbesondere bei einer interdisziplinären und somit dienststellenübergreifenden Herangehensweise entscheidend. In der Praxis soll eine Bewertung von Stadtteilentwicklungen nach dem LES!-Modell in kurzer Zeit und ohne umfangreiche Zusatzrecherche durch die inhaltlich zuständigen Abteilungen des Magistrats durchgeführt

werden können. Wichtig ist hier vor allem, den zu erwartenden Aufwand für das Dokumentationswesen gering zu halten, aber auch für die zu erwartende Anzahl von Arbeits- und Projektsitzungen. Zusätzlich zum entwickelten Bewertungstool und Bewertungsverfahren wurde daher eine Kurzfassung der inhaltlichen Aussagen in Form einer „Checkliste für städtebauliche Wettbewerbsverfahren“ entwickelt.

3. Leitziele und Indikatoren nur aus bestehenden Grundlagen

Die konsequente Umsetzung des Kosten-Nutzen-Prinzips bei der Auslegung des LES!-Bewertungstools betrifft insbesondere auch die zu verwendenden Leitziele, Teilziele und Bewertungskriterien. Grundsätzlich ist das Projektteam der Ansicht, dass bei der Bewertung von Entwicklungsvorhaben qualitative Kriterien in den meisten Fällen eher geeignet sind als quantitative Indikatoren. Im Gegensatz zur globalen oder nationalen Ebene, wo zumindest in einigen inhaltlichen Sektoren ein Set von Nachhaltigkeitsindikatoren bereits gut implementiert werden kann, sind auf Ebene der Stadtteilentwicklung zahlengestützte Bewertungskriterien entweder nicht verfügbar oder nur begrenzt aussagekräftig. Werden quantitative Indikatoren als Grundlage zur Bewertung einzelner Teilziele empfohlen, dann nur solche, die bereits im Verwaltungsalltag etabliert sind.

Indikatoren-Sets, die zu Mehraufwendungen und möglicherweise umfassenden Paralleluntersuchungen bei der Anwendung führen, haben nur geringe praxisnahe Einsatzfähigkeit. Derartige Mehraufwendungen können in der Regel innerhalb des normalen Verwaltungsablaufs nicht finanziert bzw. nicht geleistet werden.

Qualitative Bewertungen (auf verbal-argumentativer Ebene) stellen jedenfalls an die jeweiligen BearbeiterInnen den Anspruch, inhaltliche Zusammenhänge möglichst umfassend zu erkennen und präzise abbilden zu können. Sie müssen mit großer Sorgfalt und auf Grundlage objektiver Wissensbestände ausgearbeitet werden, um möglicher Kritik, rein subjektive Einschätzungen zur liefern, entgegentreten zu können.

Projektdokumentation (Sept. 2003 bis Okt. 2004)

Für die Abwicklung des Projekts wurde innerhalb des Magistrats der Stadt Linz ein **interdisziplinäres Team** aus VertreterInnen inhaltlich relevanter Abteilungen zusammengestellt.

In einer Reihe von **Projekt-Workshops** konnten die inhaltlichen und organisatorischen Bausteine für das Bewertungsmodell „LES! – Linz entwickelt Stadt“ erarbeitet werden. Die jeweiligen Zwischenergebnisse wurden in Form von Kurz-Protokollen dokumentiert.

Projektmanagement und Koordination erfolgte über die Baudirektion der Stadt Linz, unterstützt vom extern beauftragten Konsulententeam Kanzlei Bruck / Ökologie-Institut.

Zur Präzisierung geeigneter Teilziele (inkl. Bewertungskriterien) wurden im Nov. 2003 bis Feb. 2004 **Interviews** mit VertreterInnen aus einzelnen Abteilungen durchgeführt.

Folgende Personen waren insgesamt in jeweils unterschiedlicher Intensität in die Projekt-Bearbeitung eingebunden:

VertreterInnen des Magistrats der Stadt Linz (ohne akad. Titel)

Amt	Abteilung	Name	Rolle im Projekt
Baudirektion		Ewald Reinthaler	Projektmanagement (Juli 03 – März 04)
Baudirektion		Gunter Amesberger	Projektmanagement (März – Okt. 04)
Planungsamt	Entwicklungsplanung	Monika Mensah-Offei-Murauer	Mitarbeit im Projekt-Team
Planungsamt	Verkehrsplanung	Gerhard Karl	Mitarbeit im Projekt-Team
Amt für Jugend und Familie		Petra Resch	Mitarbeit im Projekt-Team
Amt für soziale Angelegenheiten		Andrea Hayböck-Schmid	Mitarbeit im Projekt-Team
Wirtschaftsservice der Stadt Linz		Peter Tauschek	Mitarbeit im Projekt-Team
Amt für Natur- und Umweltschutz	Umweltschutz	Gerhard Utri	Mitarbeit im Projekt-Team

Externe Projekt-Partner / Mitarbeit von Konsulenten

Kanzlei Dr. Bruck	Manfred Bruck	Beratung Projekt-Team
Ökologie-Institut	Manfred Koblmüller	Beratung Projekt-Team
Ökologie-Institut	Robert Lechner	Beratung Projekt-Team
Arch. Franz Kneidinger		Testbewertung Trendzone Linz-Mitte

Übersicht zu den Projekt-Workshops

Workshop	Datum	Inhalte	Ergebnisse
Workshop 1	12. Sept. 2003	Projekt-Feindesign, Inhaltliche Grundlagen	Konstituierung LES!-Team, Arbeitsprogramm
Workshop 2	31. Okt. 2003	Prozess-Modell, Integration in projektrelevante Entscheidungsstrukturen	Struktur für LES!-Verfahren
Workshop 3	21. Nov. 2003	Zielkatalog, Bewertungskriterien (Teil Wirtschaft, Umwelt)	Bewertungsmodell (Teil 1)
Workshop 4	20. Jan. 2004	Zielkatalog, Bewertungskriterien (Teil Soziales)	Bewertungsmodell (Teil 2)
Workshop 5	16. März 2004	Testbewertung, solarCity; Teil 1	überarbeitetes Bewertungsmodell
Workshop 6	30. März 2004	Testbewertung, solarCity; Teil 2	überarbeitetes Bewertungsmodell
Workshop 7	20. April 2004	Testbewertung, Trendzone Linz-Mitte	Überarbeitung Zielkatalog + Bewertungskriterien; Bewertungsmodell / Endversion

Übersicht zu den Einzelgespräche (Festlegung der Teilziele, Bewertungskriterien)

Themenfeld	Datum	Gesprächspartner	Abteilung
Wirtschaft	19. Nov. 2003	Peter Tauschek	Wirtschaftsservice der Stadt Linz
Umwelt, Agenda 21	19. Nov. 2003	Gerhard Utri	Amt für Natur- und Umweltschutz
Soziales	18. Dez. 2003	Petra Resch Andrea Hayböck-Schmid Elfa Spitzenberger	Amt für Jugend und Familie; Amt für soziale Angelegenheiten
Stadtplanung Verkehr Freiraum	23. Feb. 2003	Wolf-Dieter Albrecht Gerhard Karl Edmund Maurer Günther Schöndorfer	Planungsamt

Präsentation der Projektergebnisse im Rahmend des Österr. Städtebundes

Am 28. Oktober 2004 werden die Projektergebnisse von Mitgliedern des Projektteams im Rahmen einer Tagung des Österreichischen Städtebundes einer breiten Fachöffentlichkeit (leitenden MitarbeiterInnen von Planungsabteilungen aller größeren Stadtgemeinden in Österreich inkl. Landeshauptstädte und Wien) präsentiert.

Literaturverzeichnis

Allgemeine Literatur zur nachhaltigen Stadtentwicklung

Baccini, Peter; Franz Oswald (Hrsg., 1998): Netzstadt. Transdisziplinäre Methoden zum Umbau urbaner Systeme. Ergebnisse aus dem ETH-Forschungsprojekt SYNOIKOS – Nachhaltigkeit und urbane Gestaltung im Raum Kreuzung Schweizer Mittelland. Zürich: vdf Hochschulverlag AG an der ETH.

Bachmann, G. (Geschäftsführer des Rates für Nachhaltige Entwicklung): Umsetzung einer nachhaltigen Siedlungs- und Stadtentwicklung – wirtschaftliche und soziale Prioritäten. Vortrag im Rahmen der Veranstaltung des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung „Mosaiksteine nachhaltiger Entwicklung“ am 27./28. Oktober 2003, Wasserwerk im Bundeshaus Bonn

Brohmann, B.; U. Fritsche, S. Hartard, M. Schmied, B. Schmitt, C. Schönfelder, N. Schütt, W. Roos, H. Stahl, C. Timpe, K. Wiegmann (2002): Nachhaltige Stadtteile auf innerstädtischen Konversionsflächen: Stoffstromanalyse als Bewertungsinstrument. Endbericht zum Forschungsprojekt, gefördert durch das bmb+f. Darmstadt, Freiburg, Berlin: Öko-Institut e. V.

Europäische Kommission (2000): Europäische Indikatoren für eine nachhaltige lokale Entwicklung. Technischer Bericht.

Europäische Kommission (1998): Nachhaltige Stadtentwicklung in der Europäischen Union. Anhang: Herausforderungen für die Europäischen Städte.

European Commission (2003): Towards a Local Sustainability Profile – European Common Indicators. ECI-Spreadsheet.

European Commission (2003): Towards a Local Sustainability Profile – European Common Indicators. Methodology Sheets. Instructions for data collection and reporting on the individual indicators.

European Commission (2004): Entwicklung einer thematischen Strategie für die städtische Umwelt“ (Mitteilung der EC, KOM (2004)60 endgültig)

Feldtkeller, A.: Weitere Geländeverluste - Eine Bilanz von vier Jahren Stadtentwicklungspolitik. Erschienen in der Frankfurter Rundschau am 17.07.2002, Frankfurt 2002.

Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (Hrsg.): Erhebung von Entsiegelungspotenzial in Kommunen. Studie und Verfahrensanleitung am Beispiel der Stadt Ettlingen. Bodenschutz 7 - Karlsruhe, 2000.

Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (Hrsg.): Kommunales Flächenmanagement. Arbeitshilfe. Bodenschutz 8 - Karlsruhe, 2003.

Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (Hrsg.): Kommunales Flächenmanagement. Strategie und Umsetzung. Bodenschutz 13 - Karlsruhe, 2003.

Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg (Hrsg.): Erhebung von Entsiegelungspotenzial in Kommunen. Studie und Verfahrensanleitung am Beispiel der Stadt Ettlingen. Bodenschutz 10 - Karlsruhe, 2000.

PASTILLE Consortium (2002): Indicators into Action: A Practitioners Guide for Improving Their Use at the Local Level. A Product of Pastille for Local Authorities. 2000 – 2002. A European Union FP5 Project.

Download: <http://www.lse.ac.uk/Depts/geography/Pastille/PGUIDE.pdf> (accessed: 29.8.2003).

PASTILLE Consortium (2002): Indicators into Action: Local Sustainability Indicators Sets in their Context. Final Report. A European Union FP5 Project.

Download: <http://www.lse.ac.uk/Depts/geography/Pastille/FinalReportWeb.pdf> (accessed: 29.8.2003).

Umweltbundesamt (Hrsg.): Versiegelt Österreich? Conference Papers / Tagungsberichte Vol. 30 – Wien 2001.

Umweltbundesamt (Hrsg.): Aktuelle Daten und Karten zur Flächenversiegelung in Österreich 2003. Bezogen über das Internet unter www.umweltbundesamt.at.

Umweltbundesamt (Hrsg.): Industrielle Brachflächen in Österreich. Wien, April 2004.

Wolfgang, N.; Doehler, P.; Bräuer, R.: Zukunft der Städte und Stadtquartiere Ostdeutschlands. Erschienen in: Aus Politik und Gesellschaft, Themenheft Städtepolitik, Band 28, Bonn 2003.

Projektunterlagen, Arbeitsberichte und Grundlagen aus den „Haus der Zukunft“ -Projekten: Lechner, R.; Oswald, P.; et al: CIT – City in Transition. Wien 2004 (noch unveröffentlicht). Bruck, M.; Geissler, S.; Lechner, R.: TQ – Total Quality Management im Gebäudewesen. Wien 2000 bis 2003 (tlw. noch unveröffentlicht)

Grundlagen der Stadt Linz bzw. des Landes OÖ zur nachhaltigen Stadtentwicklung:

Linzer Agenda 21, 2003

Örtliches Entwicklungskonzept der Stadt Linz, 2001

ROG 1994 des Landes Oberösterreich, 1994

Grünflächenplan der Stadt Linz 2001

Verkehrskonzept der Stadt Linz, 2000

Sozialprogramm der Stadt Linz 1990

Sozialplanerische Projektentwicklung und Qualitätsmanagement im Stadtentwicklungsgebiet „solarCity Pichling“, Österreichischer Wohnbund (Gutmann et. al), 1997

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Flächenverbrauch in Prozent des Dauersiedlungsraumes 2003

Abbildung 2: Nutzung des Stadtgebietes von Linz nach CORINE LANDCOVER - Kategorien

Abbildung 3: Satellitenbildaufnahme des Oberösterreichischen Zentralraumes

Abbildung 4: Luftbild Frachtenbahnhof Linz – Planungsgebiet Trendzone Linz Mitte

Abbildung 5: Ablaufschema LES!

Abbildung 6: Umgang mit Interessenskonflikten

Abbildung 7: Konzept Entscheidungsmatrix

Abbildung 8: Grundsätzlicher Aufbau

Abbildung 9: Organigramm der Linzer Stadtverwaltung

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Flächenverbrauch in Österreich 1995 - 2003

Tabelle 2: Dauersiedlungsraum, Versiegelungsgrad und Flächenverbrauch nach Bundesländern 2003