

THEMENBLOCK 3: ZUKUNFTSPERSPEKTIVEN EINER LEBENSWERTEIN UND NACHHALTIGEN STADT

Mit den Grundsätzen der Umweltplanung von Victor Gruen zu einer ökologischen, nachhaltigen Stadtentwicklung

Franz Skala

Die Zielsetzung, „die Umweltkrise nicht nur durch defensive Maßnahmen des Umweltschutzes zu bekämpfen, sondern durch die konstruktive Methode der Umweltplanung“, ist ein auch 30 Jahre nach der Formulierung noch aktuelles Vermächtnis des Zentrums für Umweltplanung. Da Veränderungen gebauter Strukturen wegen des notwendigen großen Aufwandes nur sehr langfristig möglich sind, ist es wichtig, insbesondere große Neubauvorhaben so zu planen, dass sie möglichst geringe Beeinträchtigungen der Umwelt verursachen.

Wie die im vorigen Kapitel zitierten Beiträge von Victor Gruen zeigen, hatten für ihn der Einfluss der Stadtentwicklung auf den Verkehr und die damit verbundenen Auswirkungen auf Umwelt und Lebensqualität besondere Bedeutung. Durch seine Erfahrungen in den USA erkannte er frühzeitig die Probleme für Umwelt und Lebensqualität, die durch das von einer entsprechenden Entwicklung der Stadtstruktur mitverursachte rasante Wachstum des Autoverkehrs entstanden. Daher trat er für eine Strategie ein, nach der insbesondere die Siedlungen so gestaltet werden sollen, „dass die Notwendigkeit, sich in ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird“. Als dafür wesentliche Prinzipien beschrieb er die „Kompaktheit“ (jenes optimale Maß von Verdichtung der Nutzung des städtischen Bodens, das mit der Gesundheit und Menschenwürde vereinbar ist) sowie die „kleinkörnige Verflechtung aller urbanen menschlichen Funktionen“ (aus den „Leitlinien für die Stadtentwicklung“ in Wien, herausgegeben im Jahr 1973 vom Zentrum für Umweltplanung).

Die Leitlinien enthalten auch den Vorschlag, durch die Umgestaltung bestehender bebauter Gebiete sowie durch die Schaffung neuer bebauter Gebiete im Zuge der Stadterneuerung schrittweise ein System von beispielgebenden „Umweltoasen“ zu schaffen (siehe Beitrag Victor Gruen: „Umweltoasen – Kerngebiet Wien als Beispiel“).

Inzwischen haben einige umweltorientierte Organisationen diese Ideen unter verschiedenen Bezeichnungen weiterentwickelt. Dabei geht es sowohl um die Ökologisierung bestehender Siedlungen als auch um die Schaffung neuer Modellsiedlungen. So kann unter der gleichen Bezeichnung sowohl ein Konzept mit ersten Ansätzen zur Verbesserung der Umweltqualität als auch ein komplettes Modell einer allen ökologischen Grundsätzen entsprechenden Stadt verstanden werden.

Siedlungsstrukturen für die Zukunft müssen sowohl nachhaltig im Sinne von langfristig aufrechterhaltbar sein, um auch für die zukünftigen Generationen eine Lebensgrundlage zu sichern, als auch lebenswert sein, um von der gegenwärtigen Generation akzeptiert zu werden.

Die übergeordneten unumgänglichen Anforderungen für Nachhaltigkeit sind:

- Minimierung der Beanspruchung (Bodenflächen) und des Verbrauches (Energie) begrenzter Ressourcen (das heißt langfristig Vermeidung des Verbrauches nicht erneuerbarer Energiequellen) und Minimierung der Beeinträchtigung der Umwelt und der Menschen.
- Die übergeordnete Anforderung für Lebensqualität ist: Gestaltung eines attraktiven Lebensraumes, der zum Wohlbefinden der Einwohner beiträgt und Sicherheit bietet.

Die Strukturen einer „Ökostadt“ erfüllen diese Anforderungen – eine kompakte Struktur mit höherer Dichte minimiert sowohl die Flächenbeanspruchung als auch den Energieverbrauch für Verkehr und Gebäude und dadurch auch die Schadstoffemissionen. Geringere Beeinträchtigungen tragen dazu bei, die Struktur lebenswert zu machen.

Solche Strukturen sollten das Ergebnis der Stadtplanung sein, deren Aufgabe in den Leitlinien für die Stadtentwicklung so beschrieben ist: eine gesunde, menschenwürdige, sozial gerechte und erlebnisreiche städtische Umwelt in Harmonie mit ökologischen Gesichtspunkten zu gestalten.

Unter den Konzepten für ökologische Siedlungsentwicklung gibt es solche mit integriertem Ansatz und solche mit sektoralen Schwerpunkten, die aber meist auch andere relevante Sektoren berücksichtigen. Für beide Ansätze werden im Anschluss einige Beispiele zur Schaffung neuer ökologischer Modellsiedlungen beschrieben, in denen die Wechselwirkungen zwischen Stadtstruktur und Verkehr besonders beachtet werden, die häufig in „Ökostadt“-Konzepten vernachlässigt wurden. Leider wurden bisher nur wenige dieser Konzepte auf der Ebene von Stadtteilen umgesetzt.

Initiativen in Richtung Ökostadt/Ecocity

In einigen Ländern wurden integrierte Konzepte für die ökologische Stadt von morgen entwickelt, von denen hier vor allem welche aus Deutschland und Österreich vorgestellt werden.

In Deutschland, wo der Begriff „Ökostadt“ entstanden ist, versteht der Förderverein Ökostadt e. V.¹ darunter „die Vision vom städtischen Leben in Harmonie mit den Mitmenschen und im Einklang mit der Natur“. Im zugehörigen Konzept werden die Merkmale einer Ökostadt beschrieben wie: „die Stadt ist kompakt und gleichzeitig reich an öffentlichem und privatem Grün; die kleinräumige Funktionsdurchmischung und die polyzentrische Stadtstruktur verkürzen die individuellen Wege“. Das ursprüngliche Ziel war die Errichtung einer neuen Ökostadt. Seit 1994 bemüht sich der Verein, in der Kleinstadt Lychen nördlich von Berlin Projekte einer sozial und ökologisch alternativen (nachhaltigen/zukunftsorientierten) Stadtentwicklung zu realisieren und hat in einem von den Mitgliedern sanierten denkmalgeschützten Gebäude ein Projektzentrum eingerichtet.

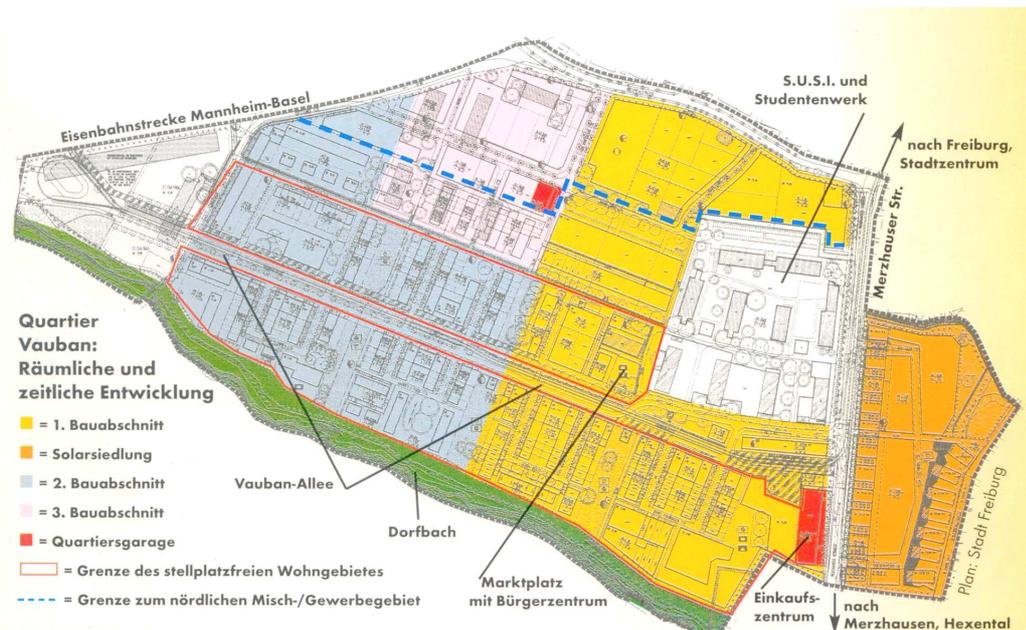
Viele Prinzipien einer Ökostadt wurden in den letzten Jahren in größeren ökologischen Stadtteilen umgesetzt. Eines der besten Beispiele ist Vauban in Freiburg im Breisgau²: Auf der Brachfläche einer früheren französischen Kaserne wurden rund 2.000 Wohnungen, zum Großteil in mehrgeschossigen Gebäuden, und Arbeitsstätten mit rund 600 Arbeitsplätzen geplant, wobei einige der bestehenden Gebäude erhalten und revitalisiert wurden. Ein kleines Einkaufszentrum an der am Rand des Gebietes

¹ Förderverein Ökostadt e. V., Berlin/Lychen, <http://www.oekostadt-online.de> (März 2004)

² Nichtkommerzielle Seiten des Stadtteils Vauban: <http://www.forum-vauban.de/>

liegenden bestehenden Hauptstraße, ein zentral gelegener Marktplatz mit einem Stadtteilzentrum (als Treffpunkt), eine Schule, Kindergärten und Freizeitanlagen ergänzen die gute Nutzungsmischung. Der nachhaltige Verkehr genießt Vorrang – ein Großteil der Straßen ist Fußgängern vorbehalten, die Radwege sind in das umfangreiche Netz der Stadt integriert, eine neue Straßenbahnlinie soll die bestehenden Buslinien ergänzen und den Stadtteil in das Netz des öffentlichen Verkehrs einbinden – so entstehen dort auch gute Voraussetzungen für das Projekt „Wohnen ohne Auto“ in einem Teilbereich. Daneben finden sich weitere ökologische Lösungen wie verschiedene Beispiele für Solararchitektur, Sonnenkollektoren und einige Photovoltaik-Anlagen als Beitrag zur nachhaltigen Energieversorgung oder die Versickerung von Regenwasser. Teile sind bereits bewohnt, bis 2006 soll der Stadtteil fertig gestellt sein.

Abbildung 12: Stadtteil Vauban, Freiburg im Breisgau

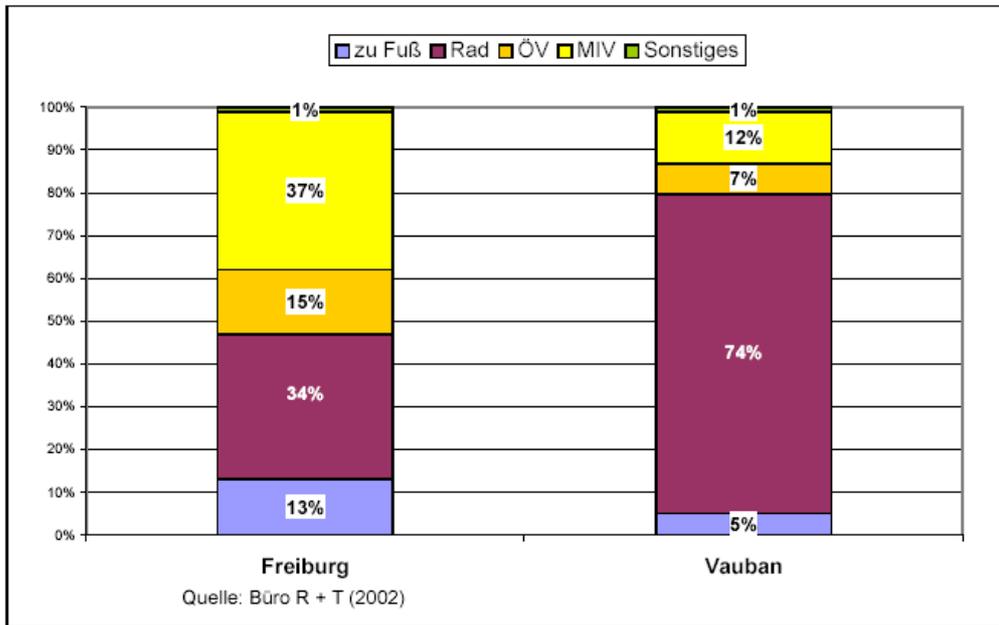


Quelle: Stadt Freiburg

Eine Erhebung der Verkehrsmittelwahl unter den ersten Bewohnern zeigt, wie groß der Anteil nachhaltiger Fortbewegungsarten (Verkehr im Umweltverbund) bei geeigneten Strukturen und entsprechendem Verhalten sein kann. Der Anteil der Auto-nutzung in Vauban liegt noch um rund die Hälfte unter dem schon sehr niedrigen Wert für die gesamte Stadt, die Kraftfahrzeugdichte liegt mit 150 Pkw auf 1.000 Einwohner weit unter der für die gesamte Stadt Freiburg mit 427 Pkw auf 1.000 Einwohner. Sogar unter den Haushalten mit Kindern verfügt mehr als die Hälfte über keinen eigenen Pkw – mehr als 80 % dieser Haushalte geben an, leicht ohne Auto auszukommen. Mit Abstand am häufigsten, für mehr als die Hälfte aller Wege, wird das Fahrrad benutzt, beim Weg zur Arbeit sogar für 74 %. Der niedrige Anteil des öffentlichen Verkehrs kann mit dem noch nicht sehr attraktiven Angebot erklärt werden – die Straßenbahn wird erst gebaut.³

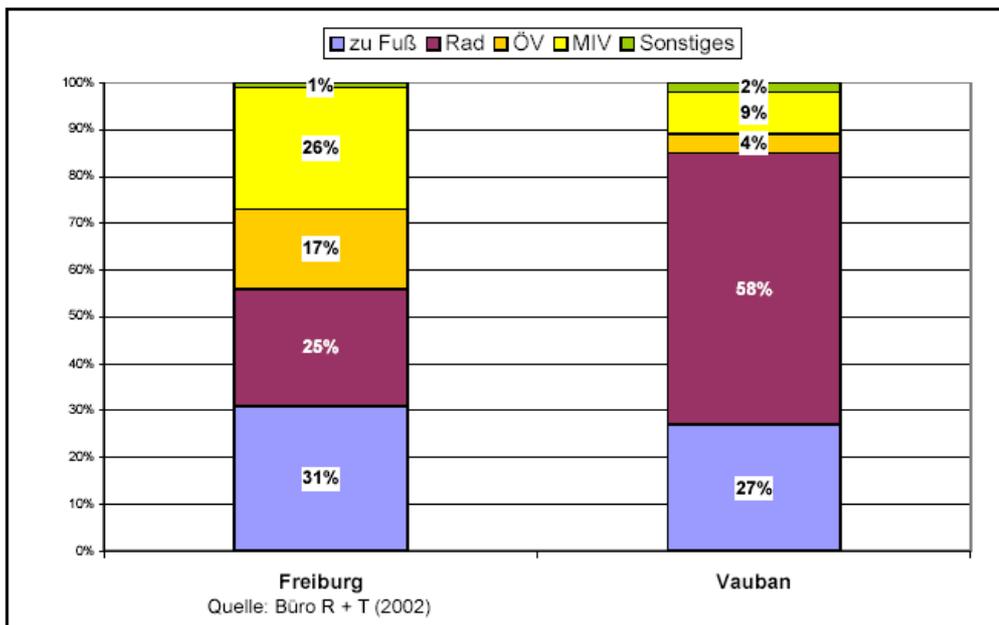
³ Bewohnerbefragung Vauban, Bericht im Rahmen des Projektes „Umsetzungsbegleitung des Verkehrskonzeptes im Stadtteil Freiburg-Vauban“, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e.V.; Claudia Nobis, Berlin, Juni 2003

Abbildung 13: Verkehrsmittelnutzung für den Weg zur Arbeit



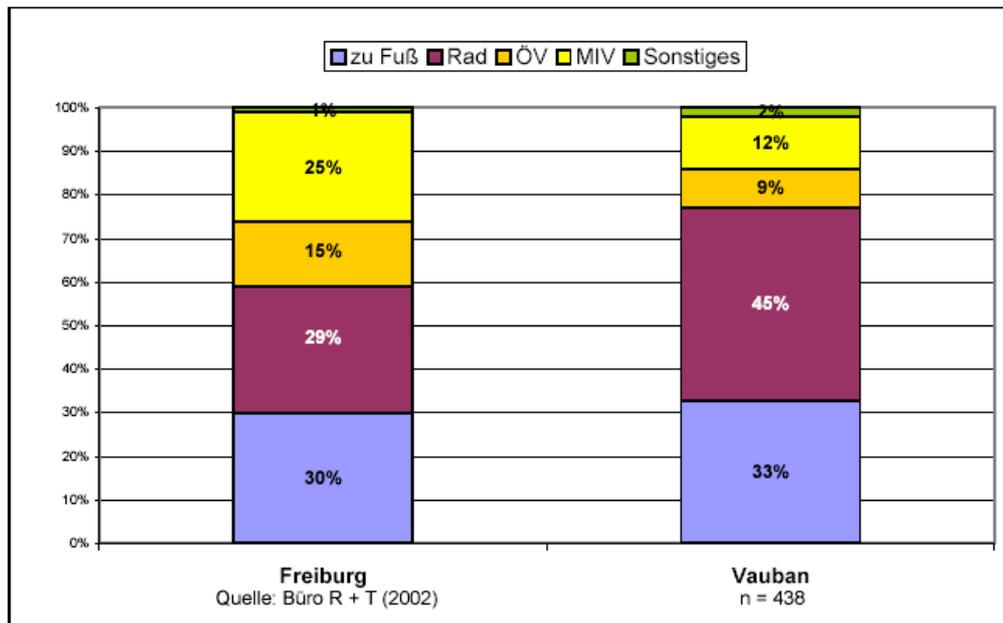
Quelle: Bewohnerbefragung Vauban, Claudia Nobis, Berlin, Juni 2003

Abbildung 14: Verkehrsmittelnutzung beim Einkaufen



Quelle: Bewohnerbefragung Vauban, Claudia Nobis, Berlin, Juni 2003

Abbildung 15: Verkehrsmittelnutzung im Freizeitverkehr



Quelle: Bewohnerbefragung Vauban, Claudia Nobis, Berlin, Juni 2003

Weitere ökologische Modellsiedlungen, in denen für viele Bereiche ebenfalls ökologische Lösungen umgesetzt wurden, sind der Stadtteil Kronsberg in Hannover⁴, dessen erster Bauabschnitt im Rahmen der Weltausstellung EXPO 2000 errichtet wurde (von den geplanten 6.000 Wohnungen waren bis zum Jahr 2004 über 3.000 fertig gestellt) und der Scharnhäuser Park in Ostfildern bei Stuttgart⁵, wo derzeit Wohnungen für rund 9.000 Menschen sowie 2.500 Arbeitsplätze entstehen. Die beiden kompakten, nutzungsgemischten neuen Stadtteile sind durch Stadtbahnlinien mit den zentralen Städten verbunden und bieten so gute Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität, die nur teilweise genutzt werden. Die Schwächen liegen in der Verteilung der Einrichtungen für die Nutzungsmischung im Siedlungsgebiet und in der Gestaltung der Verkehrsflächen, die teilweise die kürzesten Wege für Fußgänger verhindern (ein zu großer Anteil der Verkehrsflächen wird vom Autoverkehr beansprucht, was die Qualität der Gehwege beeinträchtigt).

In Österreich hat das „Institut für ökologische Stadtentwicklung“ das Ziel, für einen geeigneten Standort ein Modell für eine ökologische Stadt (als möglichst eigenständigen Ortsteil einer Gemeinde) zu entwickeln. Dieses Modell soll ökologische Lösungen für alle wesentlichen Bereiche, wie Städtebau, Verkehr, Energie, Wasserversorgung, Abwasserreinigung, Müllentsorgung, Grünraumgestaltung enthalten. Der Schwerpunkt wird dabei auf die Optimierung der Siedlungsstruktur für die umweltverträglichen Fortbewegungsarten (Gehen, Radfahren und die Benützung öffentlicher Verkehrsmittel) gelegt. Dabei soll eine „Stadt im Umweltverbund“ entstehen.⁶ Diese sollte modular aus Siedlungseinheiten aufgebaut sein (wie die von Victor Gruen vorgeschlagene Cellular Metropolis; siehe Beitrag Alex Wall: „Victor Gruen – Citybuilding: From Public Space to the design of the environment“), die von der Einwohnerzahl her (ca. 5.000 bis 10.000 Einwohner) so ausgelegt sind, dass sie einerseits die Anordnung wirtschaftlich tragfähiger Einrichtungen für alle wesentlichen Funktionen erlauben (Untergrenze),

⁴ Stadt Hannover, Ökologisches Bauen/Modell Kronsberg, <http://www.hannover.de/deutsch/wohnen/planen/oemobakr.htm>, (24.01.2005)

⁵ Stadt Ostfildern, Scharnhäuser Park, http://www.ostfildern.de/content_page_4.html, (24.01.2005)

⁶ Die Stadt im Umweltverbund, Institut für ökologische Stadtentwicklung (<http://www.oekostadt.at>), Beitrag für: Internationale Tage für nachhaltige Stadtverkehrsentwicklung, Linz 1998

andererseits eine fußläufige Erreichbarkeit aller dieser Einrichtungen garantieren (Obergrenze). Die Größe ergibt sich aus der Vorgabe, alle Wege innerhalb der Siedlungseinheit in max. 15 Minuten zu Fuß zurücklegen zu können (ca. 1 km Durchmesser). Die Struktur jeder Siedlungseinheit sollte der bevorzugten Vision der Europäischen Kommission (in den Dokumenten zur Gemeinschaftspolitik in Bezug auf die städtische Umwelt) von dicht bebauten multifunktionalen Siedlungen unter erneuter Nutzung von Industriebrachen und leer stehenden Immobilien sowie für eine geplante Ausdehnung städtischer Gebiete an Stelle willkürlicher Zersiedelung der Landschaft entsprechen.⁷ Durch die Anordnung solcher kompakten Siedlungseinheiten zwischen den bestehenden Orten in einer Siedlungsachse entstehen eine Siedlungskette und ein erhöhtes Fahrgastpotential, das einen wirtschaftlichen Betrieb des Linienverkehrs mit einem attraktiven Angebot ermöglicht. Eine gleichmäßige Verteilung der Nutzungen, insbesondere von Wohnungen und Arbeitsplätzen, auf die Siedlungseinheiten ermöglicht eine gleichmäßige Auslastung in beiden Richtungen.

In dem vom „Institut für ökologische Stadtentwicklung“ initiierten europäischen Forschungsprojekt ECOCITY erarbeiteten interdisziplinäre Teams Modellprojekte, in denen für konkrete Standorte in 7 europäischen Städten Stadtstrukturen geplant wurden, die optimale Bedingungen für Fußgänger (kompakte städtische Siedlungsstruktur mit maßvoll verdichteter mehrgeschossiger Bebauung und ausgewogener Nutzungsmischung) und den öffentlichen Verkehr (Konzentration der Bebauung um die Haltestellen einer Linie) bieten.⁸ Dabei sollten die Ökostadt-Prinzipien umgesetzt werden, die inzwischen auch in vielen politischen Konzepten enthalten sind.

Zum Beispiel ist im Österreichischen Raumentwicklungskonzept 2001 (ÖREK 2001)⁹ das Ziel einer ausgewogenen Nutzungsmischung so formuliert: Die Standorte zur Erfüllung der Grunddaseinsfunktionen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Versorgung, Bildung, Kommunikation) sind so zu lokalisieren, dass „Nähe“ zwischen den unterschiedlichen Standorten entsteht. Es ist auch darauf zu achten, die Siedlungsdichte zu erhalten oder im Bedarfsfall zu erhöhen, damit öffentliche und private Versorgungseinrichtungen (Einzelhandel, Dienstleistungsunternehmen, dezentrale Energieproduzenten) in ihrem Einzugsbereich ein Bevölkerungspotential vorfinden, das einen rentablen Betrieb ermöglicht.

Zu einer für den öffentlichen Verkehr günstigen Standortwahl für Bauvorhaben heißt es: Zur räumlichen Grundlage für die Einrichtung bzw. Aufrechterhaltung eines bedienungsfreundlichen und kostengünstigen öffentlichen Verkehrs gehört es, an den bestehenden oder möglichen Linien bzw. Haltestellen des öffentlichen Verkehrs durch eine entsprechende Siedlungsplanung für eine ausreichende Nachfrage zu sorgen. Diese Ziele lassen sich im Modell der dezentralen Konzentration zusammenfassen, von dem das Leitbild für die räumliche Entwicklung innerhalb der städtischen Regionen ausgehen soll, und zwar sowohl für die Kernstädte, vordringlich aber für den suburbanen Gürtel. Statt eines undifferenzierten „Siedlungsbreis“ im städtischen Umland ist eine klare Strukturierung anzustreben. An bestimmten Standorten sollen Funktionen gebündelt und die Verkehrsinfrastruktur darauf abgestimmt werden. Ein dafür von der Planungsgemeinschaft Ost entwickeltes Konzept sieht als Alternative zu der besonders im Raum südlich von Wien vorherrschenden Zersiedelung die Erweiterung kleiner Städte in der Region um Wien mit direkter Bahnverbindung (wie Bruck an der Leitha, Gänserndorf, Tulln, Stockerau) durch kompakte Siedlungen vor. Eine Umset-

⁷ Kommission der Europäischen Gemeinschaften, Entwicklung einer thematischen Strategie für städtische Umwelt, Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Brüssel, 11.02.2004

⁸ Project ECOCITY, Urban Development towards Appropriate Structures for Sustainable Transport, Handbook, Wien 2005, Website: <http://www.ecocityprojects.net>

⁹ Das Österreichische Raumentwicklungskonzept 2001, Punkte 200, 202, 432, 445, 385, http://www.oerok.gv.at/OEREK2001/start/oerek2001_Beschlusstext.pdf (04/2002)

zung ist schwierig, weil sie eine engere Zusammenarbeit zwischen Wien und den Gemeinden der Region erfordert und wahrscheinlich auch, weil die vorhandenen Planungsinstrumente nicht ausreichen.¹⁰

Im ökologischen Stadtteil „solarCity“ Pichling¹¹ im Süden von Linz wurden viele der oben beschriebenen Prinzipien umgesetzt, darunter auch die gute Erschließung mit dem öffentlichen Verkehr durch die Verlängerung einer Straßenbahnlinie zur „solarCity“ im Rahmen eines ambitionierten Ausbauprogramms der Linz Linien.¹² Der Schwerpunkt liegt, wie der Name sagt, auf der Planung der Stadtstruktur und der Gebäude nach den Prinzipien der Solararchitektur. Im Jahr 2005 werden die letzten der geplanten 1.300 Wohnungen für rund 4.000 Menschen fertig gestellt.

Abbildung 16: Vision einer Ökostadt (Ecocity)



Quelle: Project ECOCITY, Urban Development towards Appropriate Structures for Sustainable Transport

¹⁰ Planungsgemeinschaft Ost (PGO), Siedlungspolitisches Konzept Ostregion, Konzept für eine Dezentralisierungsstrategie im Umland von Wien, Wien, September 1994; Philine Gaffron, Gé Huismans, Franz Skala (redaktionelle Bearbeitung); Ecocity Book 1, A better place to live; Hamburg, Utrecht, Wien 2005

¹¹ Stadt Linz, <http://www.linz.at/solarcity/>

¹² <http://www.ooe.gv.at/verkehr/oeffentlich/projekte/>, Linz Linien, <http://www.linzag.at/>

Abbildung 17: Plan solarCity Pichling



Quelle: Magistrat der Stadt Linz

Abbildung 18: Solararchitektur in Pichling



Quelle: Magistrat der Stadt Linz

Abbildung 19: Solares Niedrigenergiehaus, solarCity Pichling



Quelle: Büro Treberspurg & Partner, Wien

Einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen und lebenswerten Stadt leistet die Arbeit in den kleinsten Siedlungseinheiten (auf der Ebene der Stadtteile, Grätzl) unter Einbeziehung der Bewohner insbesondere bei der Planung und Gestaltung des Wohnumfeldes und der Erreichung einer ausgewogenen Nutzungsmischung durch ein Management des Bestandes aller notwendigen Einrichtungen (für die Versorgung mit Waren und Dienstleistungen sowie sozialen und medizinischen Diensten, für die Freizeit). Eine Vernetzung der organisatorischen Instrumente wie Lokale Agenda 21, Gebietsbetreuungen, „Grätzlmanagement“ (siehe Beitrag Theresia Lung: Innovative Stadtteilarbeit als Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung), Nahversorgungsmanagement, Stadtmarketing oder Citymanagement wäre vorteilhaft.

International wird der englische Begriff „Ecocity“ verwendet. Zu den Pionieren bei der Verbreitung der Ecocity-Idee gehört die Organisation „Ecocity Builders“ (siehe Beitrag Richard Register: „Ecocity-Entwicklung – Impulse aus den USA“).

In einigen Ländern gibt es ähnliche Beispiele wie die oben beschriebenen in Deutschland und Österreich, darunter auch nur sehr wenige umgesetzte, wie das Projekt EVA Lanxmeer in Culemborg in den Niederlanden. Die relativ kleine (ca. 200 Wohneinheiten), auf Initiative der privaten „E.V.A. Stiftung“ (Ecologisch Centrum voor Educatie, Voorlichting en Advies) errichtete Siedlung weist eine gute Nutzungsmischung, aber geringe Dichte auf und ist durch die Haltestelle einer Bahnlinie gut an die nahe gelegene Stadt Utrecht angebunden. Die Garagen sind am Rand des Gebietes angelegt, das im Inneren durch ein Fuß- und Radwegenetz erschlossen ist. Ökologische Lösungen wurden, wie auch bei vielen früheren Modellprojekten, mehr im Detail für die Bereiche Energie (durch Nutzung regenerativer Energiequellen), Wasser (Regenwassermanagement), Grünraumgestaltung und Baustoffwahl entwickelt.¹³

Bei anderen Initiativen stehen ökologische Lösungen für einzelne Sektoren wie Verkehr oder Energie im Vordergrund:

Ein wichtiger Schritt in Richtung Ökostadt ist die am öffentlichen Verkehr orientierte Stadtentwicklung. Das heißt, dass der Standort für eine neue Siedlungseinheit an einer bestehenden Linie des öffentlichen Schienen-Nahverkehrs gewählt oder in eine für die Erschließung geeignete Siedlungsachse integriert wird. Die Idee einer solchen linearen polyzentrischen Siedlungsentwicklung ging aus dem Bandstadt-Konzept hervor (das zum ersten Mal von Arturo Soria y Mata als „Ciudad Lineal“ in Madrid umgesetzt wurde).

In den USA entwickelte sich auf der Basis der „Charta des New Urbanism“ die Strategie des „Transit Oriented Development“, die auch in einer wachsenden Zahl von Städten umgesetzt wird.

Unter den in der Charta formulierten Prinzipien der Stadtplanung spielt das auch in europäischen Konzepten verbreitete Prinzip der Konzentration der Bebauung um die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs die Hauptrolle.

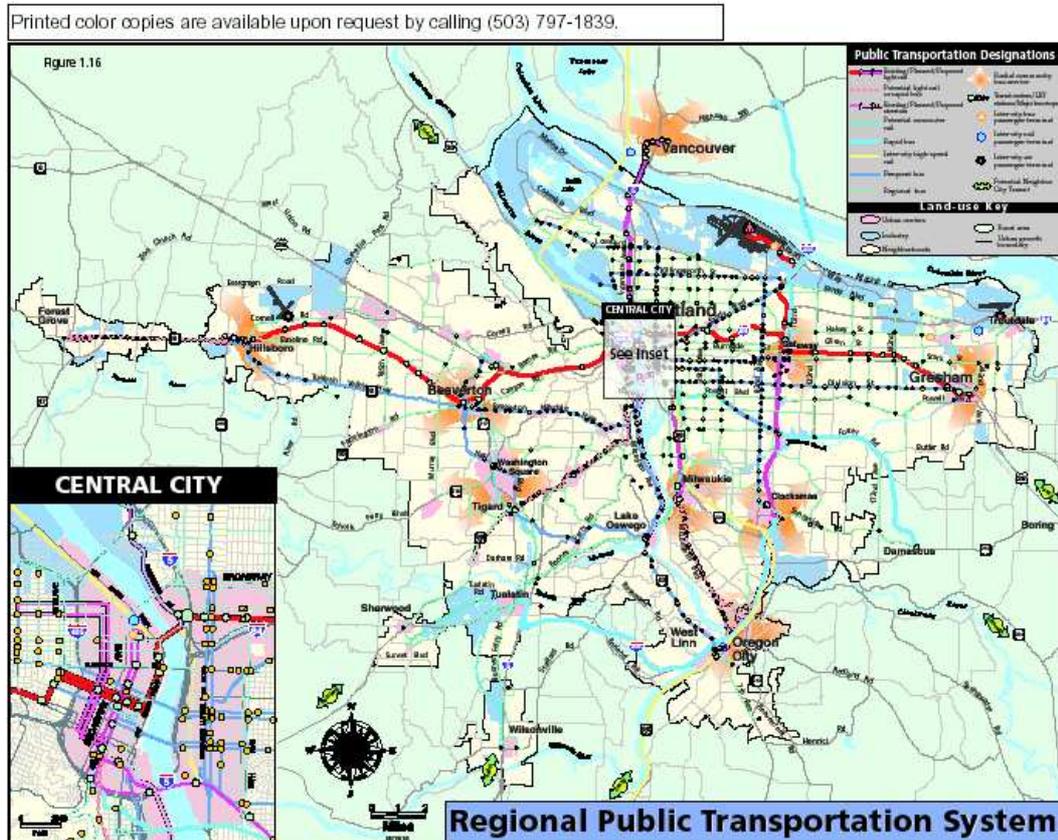
Ein sehr anspruchsvolles Programm wurde in Portland, Oregon entwickelt, das zum Bau von „transit villages“ führt – das sind kompakte, nutzungsgemischte Siedlungen um die Stationen der neuen Stadtbahn, die weiter ausgebaut wird.¹⁴ Die Regierung der Region um die Stadt Portland, „METRO“, erwirbt die nötigen Grundstücke, parzelliert sie und entwickelt sie in Zusammenarbeit mit Bauträgern, die an Bedingungen des „Transit Oriented Development“ gebunden sind. Die Entwicklung in den USA wird so beschrieben: Nach Jahren des Glaubens, dass neue Autobahnen die Verkehrs-

¹³ Katrin Klemme, Ökologische Standards im Siedlungsbau, untersucht an den Fallbeispielen „Kronsberg“ Siedlung Hannover, Deutschland und der „Eva-Lanxmeer“ Siedlung, Niederlande; Diplomarbeit, Universität Stuttgart, Städtebau-Institut, 2002,
http://www.oekosiedlungen.de/_materialien/diplomarbeiten/#Standards

¹⁴ Metro's Transit-oriented Development (TOD) Implementation Program, <http://www.metro-region.org/>

probleme lösen, beginnen Gemeindeplaner jetzt mehr auf neue Bahnsysteme in Kombination mit dem Bau dichter, fußläufiger Städte zu setzen, um lebenswertere, nachhaltige Gemeinden zu schaffen.¹⁵

Abbildung 20: System des öffentlichen Verkehrs in der Region Portland (Transit Oriented Development Portland, Oregon)



Quelle: Metro, <http://www.metro-region.org/>

Eine wichtige Forderung zur Erleichterung der Umsetzung neuer Linien des öffentlichen Verkehrs ist im ÖREK 2001 enthalten: Im kleinräumigen Bereich muss eine an der Vermeidung und Reduktion von Verkehrsbelastungen orientierte Raumordnung eigene Trassen für den öffentlichen Verkehr gegenüber anderen Nutzungsansprüchen sichern. Die nachträgliche Errichtung geeigneter Trassen erfordert einen wesentlich höheren Aufwand, bedingt teilweise empfindliche Eingriffe in die Nutzungs- und Besitzstruktur und ist daher wesentlich schwerer zu realisieren.

Am weitesten geht der Anspruch in den Konzepten der autofreien Siedlungen (Carfree Cities), über die der Beitrag von Markus Heller „Autofrei wohnen“ ausführlich informiert. Eines der ersten erfolgreich umgesetzten Projekte war die erste autofreie Wohnhausanlage Österreichs in Wien 21 (Nordmannngasse). Um viele der Vorteile des Lebens ohne Auto (bessere Luftqualität, weniger Lärm, mehr Bewegungsfreiheit für Menschen bei geringerer Gefährdung) erlebbar zu machen, ist ein größeres Gebiet notwendig. Dazu sind die meisten bisherigen Projekte, wie auch das in Wien, zu klein – dort bleiben nur finanzielle Vorteile, etwa durch den Wegfall der Garagenplätze.

¹⁵ Transit Villages, <http://www.transitvillages.org/pages/448644/index.htm>

Lebenswerte Stadt

Das übergeordnete Ziel hat Victor Gruen so formuliert: Wir müssen unsere städtische Umwelt so gestalten, dass sie durch eine hohe Umweltqualität und Störungsfreiheit Anreize zum Verbleiben bietet.

Es gibt viele Aspekte, die zu einer positiv empfundenen Umweltqualität beitragen und in Verbindung mit geeigneten Strukturen eine Stadt lebenswert machen können, wie:

- Behaglichkeit, Wohlbefinden (bauliche Dichte nicht zu hoch und nicht zu gering, Vermeidung störender Einflüsse wie Lärm)
- Entdeckungspotential, Ästhetik (Informationsdichte, abwechslungsreiche Umgebung durch vielfältige Gestaltung der Gebäude und des öffentlichen Raumes, Integration natürlicher Elemente – Grünflächen, Wasser)
- Bequemlichkeit (leichte Erreichbarkeit durch ausgewogene Nutzungsmischung, kurze Wege, keine Barrieren)
- Kommunikation, soziale Beziehungen (Treffpunkte im öffentlichen Raum)
- Identifikation (Erhaltung des kulturellen Erbes, Schaffung von unverwechselbaren, für den Stadtteil typischen Objekten)
- Orientierung (überschaubare Einheiten, Lesbarkeit, Ordnung in der Struktur, gute Kennzeichnung von Straßen und Gebäuden, Wegweiser)
- Sicherheit (Strukturen, die Geborgenheit vermitteln, ökonomische und soziale Sicherheit, Gesundheit, anerkannte Rollen)

Die einzelnen Menschen haben verschiedene Vorstellungen von der lebenswerten Stadt, die Städte setzen in ihren Entwicklungskonzepten unterschiedliche Prioritäten unter den obigen Aspekten, am häufigsten aber wird der Begriff „Lebenswerte Stadt“ in einem negativen Zusammenhang mit dem Verkehr gesehen. Daher konzentrieren sich die Forderungen vieler Initiativen auf Maßnahmen gegen die Beeinträchtigungen durch den Autoverkehr.

So hat in Nürnberg die Erkenntnis, dass die enorme Verkehrsbelastung zu einer Erhöhung der gesundheitsgefährdenden Schadstoffbelastung und so zu einer Reduzierung der Lebensqualität führt, verschiedene Gruppen im „Bündnis lebenswerte Stadt“ zusammengeführt.¹⁶

In San Francisco setzt sich die Initiative „Transportation for a Livable City“ (TLC) für die Schaffung lebenswerterer Wohnviertel (neighborhoods) mit erschwinglichen Wohnungen ein, wo für die meisten Wege die Fortbewegung zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem öffentlichen Verkehr bevorzugt und die Abhängigkeit vom Auto verringert wird.¹⁷

Einen anderen Zugang haben kleinere Städte in Italien, die sich in dem Netzwerk Slow Cities¹⁸ zusammengeschlossen haben, das aus der Slow-Food-Bewegung hervorgegangen ist. Diese ist als Gegensatz zum amerikanischen Fast-Food entstanden. In den beteiligten Städten steht ein Beitrag von Lebensstil und Ernährung zum ökologischen Leben im Vordergrund. Sie streben an, die Charakteristik der Stadtstruktur und der Umgebung zu erhalten, die Umweltqualität zu verbessern und insbesondere die regionale Produktion traditioneller, typischer Lebensmittel mit natürlichen, umweltverträglichen Methoden zu sichern (unter Ausschluss gentechnisch veränderter Produkte) und diese bevorzugt zu konsumieren.

¹⁶ Nürnberg, <http://www.buendnis-lebenswerte-stadt.de/main.htm>

¹⁷ TLC Transportation for a Livable City, <http://www.livablecity.org/>

¹⁸ Slow Cities, http://www.slowfood.com/eng/sf_ita_mondo/sf_ita_citta_slow.lasso

Ökologisch und lebenswert

Die beiden in diesem Beitrag behandelten wesentlichsten Eigenschaften einer Stadt finden sich auch nebeneinander als Ziel in vielen Stadtentwicklungskonzepten: die ökologisch nachhaltige und die lebenswerte Stadt. Wenn man die Lösungen dafür genauer betrachtet, zeigt sich, dass sie oft zugleich eine Stadt ökologisch nachhaltig und lebenswert machen.

Das trifft besonders für den Verkehr zu – die Planung der Stadt mit Priorität für Fußgänger statt für den Autoverkehr verringert sowohl den Ressourcenverbrauch und Schäden an der Umwelt als auch die Beeinträchtigungen der Lebensqualität.

Eine attraktive Struktur für Fußgänger bietet mehr Platz für Menschen. Ein zusammenhängendes, dichtes Netz von Gehwegen und Plätzen, teilweise mit Wetterschutz in Arkaden oder Passagen, ermöglicht allen, insbesondere auch Gehbehinderten (die mit allen Arten von Rollstühlen bequem unterwegs sein können), eine sichere, barrierefreie (Vermeidung von Stufen) und weitgehend ungestörte Fortbewegung auf kürzesten Wegen (Vermeidung von Umwegen). Eine ausgewogene Nutzungsmischung sorgt dafür, dass auf diesen Wegen alle wichtigen Einrichtungen rasch erreichbar sind.

Die Entwicklung zur Nachhaltigkeit wird oft mit Verzicht assoziiert, bringt aber meist einen Gewinn an Lebensqualität.

Ecocity-Entwicklung – Impulse aus den USA

Richard Register, Franz Skala

Durch das große Ausmaß der Suburbanisierung – 1990 lebte ungefähr die Hälfte der Bevölkerung in zersiedelten Bereichen im Umkreis der Städte – sind die Probleme der Siedlungsentwicklung in den USA besonders akut. Als ökologische Alternative wurde das Modell der Ecocity entwickelt.

Zu den Pionieren bei der Verbreitung der Ecocity-Idee gehört die Organisation „Ecocity Builders“¹⁹. Unter dem Motto „Building Cities in Balance with Nature“ engagiert sie sich für den Umbau und Neubau von Ortsteilen bis zu ganzen Städten, der auf die langfristige Sicherung der Lebensgrundlagen für die Menschen und die Natur ausgerichtet ist, und strebt die Gestaltung der Stadt nach den menschlichen Bedürfnissen und dem Prinzip „Erreichbarkeit durch Nähe“ an. Der Gründer (1992) und Leiter Richard Register verbreitet diese Ideen mit Vorträgen in allen Kontinenten, wobei er die Erfahrung machte, dass sich eine zunehmende Zahl von Menschen mit ökologischen Alternativen für Siedlungen beschäftigt, obwohl sich die Gesellschaft noch immer mit Nachdruck in die entgegengesetzte Richtung bewegt.

Als wichtiges Forum für den Erfahrungsaustausch unter den Pionieren organisieren „Ecocity Builders“ die „International Ecocity Conferences“. Auf der fünften Konferenz in Shenzhen, China (August 2002) wurde eine Deklaration beschlossen²⁰, in der die Erfordernisse und notwendigen Aktivitäten für eine ökologische Stadtentwicklung zusammengefasst wurden. Mit an der Spitze steht die Forderung, die Städte für Menschen und nicht für Autos zu bauen – sicher für Fußgänger und mit einem komfortablen und effizienten öffentlichen Verkehr – und gleichzeitig die Subvention des Autoverkehrs zu beenden. Für die Umsetzung des „Baus der Ecocity“ wird die Schaffung von Geschäftsstellen auf städtischer, regionaler und nationaler Ebene vorgeschlagen, um die Planungen für alle Sektoren zu koordinieren und zu überwachen.

Zur Struktur einer Ecocity hat Richard Register in seinem Buch „ecocities“²¹ wichtige Aspekte zusammengestellt und interessante Vorschläge gemacht, die nicht neu sind, aber oft zu wenig beachtet werden: „Wenn die erste Regel zur Förderung der Erreichbarkeit in der ‚Stadt für Fußgänger‘ heißt, nutzungsgemischte Ortsteile (Grätzle) und Gebäude zu planen, dann ist die zweite, solche Plätze und Gebäude attraktiv und gemütlich zu machen“ (die lebenswerte Stadt nach Victor Gruen).

¹⁹ Ecocity Builders, Berkeley, Kalifornien, USA, <http://www.ecocitybuilders.org> (März 2004)

²⁰ The Shenzhen Declaration on EcoCity Development, August 2002, United Nations University, Institute of Advanced Studies, <http://www.ias.unu.edu/proceedings/icibs/ecocity03/declaration.doc>

²¹ Ecocities – Building Cities in Balance with Nature, Richard Register, Berkeley Hills Books, Berkeley, California, 2002

Das nach den Bedürfnissen der Menschen (Fußgänger) gestaltete Straßen- bzw. Wegenetz ist schmaler, durchlässig gemachte Häuserblocks (Durchgänge wie im Raimundhaus an der Mariahilfer Straße in Wien) verkürzen die Wege.



Quelle: Skala

Die Sichtverhältnisse im Netz beeinflussen den Ortssinn und den ästhetischen Wert des öffentlichen Raumes – kurvige Straßen schaffen Intimität der Nähe, Sichtachsen sind ein Argument für gerade Straßen. Eine schöne Aussicht auf markante Gebäude oder Landschaftselemente kann aber auch durch öffentliche Zugänglichkeit höherer Plätze gewährleistet werden wie (begrünte) Dachterrassen, Restaurants im Dachgeschoss (Blick vom Haas-Haus zum Stephansdom) oder Promenaden in höheren Geschossen oder auf Dächern.

Als Strategie, um Ecocities zu bauen, meist durch Umbau bestehender Städte und zersiedelter Gebiete (Sprawl), und die von ihnen ermöglichte Art der Gesellschaft aufzubauen, beschreibt der Autor vier Schritte:

In einem Ecocity-Zonenplan soll dargestellt werden, welche Gebiete im Umkreis von Stadt- und Stadtteilzentren an bestehenden oder möglichen Schienentrassen durch Verdichtung zu Ecocities mit einer ausgewogenen Nutzungsmischung in zu Fuß zurücklegbaren Entfernungen entwickelt werden sollten und wo an deren Rand, auf der Basis einer Landschaftsaufnahme (Benutzung historischer Pläne) ein Rückbau in Richtung natürlicher Landschaft wünschenswert wäre, um Grünkorridore zwischen den Stadtteilen zu schaffen (zentrumorientierte Entwicklung).

In einer Liste sollen für den Bau der Ecocity und die Schaffung ökologischer Produkte und Dienstleistungen notwendige Technologien, Betriebe und Berufe zusammengestellt werden, die zu einer lebendigen Wirtschaft in der Ecocity beitragen.

Das System der Anreize und Förderungen (Politik, Gesetze, Steuern, Finanzierungsinstrumente, Geldstrafen usw.) müsste so umgestellt werden, dass es die ökologische Entwicklung begünstigt.

Leute, die in einer Ökostadt zum Beispiel autofrei wohnen wollen, müssen gesucht und zusammengebracht werden.

In Berkeley, wo die Organisation Ecocity Builders ihren Sitz hat, arbeitet sie an der Vorbereitung eines integrierten Projektes „Heart of the City“, mit dem im Stadtzentrum praktische nachhaltige Lösungen für viele Sektoren demonstriert werden sollen: eine Mischung von Wohnen mit geschäftlichen und kunstorientierten Nutzungen, Fußgängerstraßen, energiesparende Gebäude, ökologische Baustoffe und Bauweise. Ein überbauter, in einem geschlossenen Kanal fließender Bach (Strawberry Creek) soll in

seinen natürlichen Zustand zurückversetzt werden. Über mehrere Jahre wurde ein Kreis von Unterstützern (mit Erklärungen und finanziellen Beiträgen) aufgebaut, der viele mit dem Projekt in Verbindung stehende Personen und Institutionen umfasst (Universität von Kalifornien, Mitglieder des Gemeinderates, Trust for Public Land, State Coastal Conservancy, Berkeley mixed-use developers und viele Bürgergruppen), die ein breites Spektrum von Gesundheits-, sozialen, Wirtschafts- und Umweltgesichtspunkten vertreten.

In einer Studie wurden die Möglichkeiten zur Freilegung des Strawberry Creek im Stadtzentrum untersucht.²² Notwendige Reparaturen an dem vorhandenen Kanal waren ein zusätzlicher Anlass für die Überlegungen. Es wurden Szenarien für die Wiederherstellung des natürlichen Zustands in verschiedenem Ausmaß erarbeitet: von einer kompletten Renaturierung (natürliches Bachbett in Mäandern mit einem Auwald), die auch den Abriss einzelner über dem Kanal errichteter Gebäude erfordern würde, bis zu einem ästhetisch gestalteten offenen Kanal. Zwischenstufen wären die teilweise Freilegung nur im vorhandenen Straßenraum, angepasst an die unterschiedlichen Breiten.

So könnte eine Hauptstraße mit dem freigelegten Bach aussehen, der ein angenehmes Ambiente für Fußgänger schafft.

Abbildung 21: Illustration einer möglichen Gestaltung einer Straße im Zentrum



Quelle: Ecocity Builders, <http://www.ecocitybuilders.org>, Strawberry Creek Downtown, A data collection study to daylight Strawberry Creek, <http://www.ci.berkeley.ca.us/strawb/index.html>

Für die Freilegung eines überbauten Baches gibt es in Berkeley bereits ein Modellprojekt (das erste in den USA), an einer anderen Stelle des gleichen Baches im 1980 bis 1983 angelegten Strawberry Creek Park.²³

Nach der Stilllegung eines früheren Frachtenbahnhofs²⁴ forderten Bürger und Mitarbeiter der Stadt die Errichtung eines Parks auf dem von der Stadt erworbenen Gelände. Im Park wurde als Hauptattraktion der Bachlauf des Strawberry Creek freigelegt. Das Abbruchmaterial des geschlossenen Kanals wurde zur Sicherung der Ufer gegen Auswaschung verwendet. Außerdem bietet der Park Picknickbereiche, einen Kinderspielfeldplatz, Tennis-, Basketball- und Volleyballplätze.

²² Strawberry Creek Downtown, A data collection study to daylight Strawberry Creek, Wolfe Mason Associates, in association with Elmwood Consulting, Michal Moore, Urban Advantage, Woody Trihey, P.E. and Waterways Restoration Institute, <http://www.ci.berkeley.ca.us/strawb/index.html>

²³ Strawberry Creek Park, <http://www.ci.berkeley.ca.us/coolthings/parks/strawberrycreekpark.html>

²⁴ ShopInBerkeley, Berkeley's free business directory on the internet

Abbildung 22: Der freigelegte Bach im Strawberry Creek Park



Quelle: Wolfe Mason Associates - Landscape Architects and Environmental Scientists, Oakland, California, <http://www.wolfemason.com>

Autofrei wohnen²⁵

Dipl.-Ing. Markus Heller, Berlin

Einführung

Folgen der Dominanz des Automobils

Die Krise der heutigen Stadt hat unterschiedliche Ursachen. Eine hauptsächliche davon ist die zunehmende Dominanz des Automobils. Einige Stichworte mögen genügen, um die Problematik zu verdeutlichen: Die Euphorie über die beginnende Massenmotorisierung in der Vergangenheit führte zu einer Funktionstrennung und Entmischung der Stadt, ihre Struktur passte sich immer konsequenter den Ansprüchen des Autos an. Die Gesellschaft übernimmt große Teile der durch das Auto verursachten Kosten und ist zunehmend weniger in der Lage, öffentliche Verkehrsangebote flächendeckend zur Verfügung zu stellen. Die Verschmutzung der städtischen Umwelt durch den privaten PKW ist normal geworden, und manche definieren bereits den Begriff der Urbanität mit „möglichst viel Autoverkehr auf den Straßen“.

Nicht nur die deutsche Rechtsprechung bewertet das Gut der weitgehend schrankenlosen motorisierten individuellen Mobilität höher als die Gesundheit und Sicherheit von Passanten und Kindern. Sie nimmt dafür die jährlich exorbitant hohen Zahlen von Toten und Verletzten aufgrund dieses Verkehrs absichtsvoll in Kauf oder vertreibt diese aus dem öffentlichen Raum. Extreme Beispiele hierfür sind die norditalienische Kleinstadt Barge, wo den Kindern das Spielen auf der Straße amtlich verboten ist, oder der südfranzösische Ort Albi, wo der Bürgermeister die Kindergärtnerinnen auffordert, ihre Schützlinge künftig beim Spaziergang an die Leine zu legen, um sie so vor Autounfällen zu schützen!

Die von Alexander Mitscherlich in seinem gleichnamigen Buch beschriebene „Unwirtlichkeit unserer Städte“ führt zur Abwanderung immer breiterer Bevölkerungsschichten ins Umland, wo sie vor allem den Gefahren und alltäglichen Belästigungen des privaten Autoverkehrs zu entkommen versucht, jedoch dadurch gleichzeitig noch mehr Verkehr erzeugt: Die Flucht vor dem Auto im Auto setzt ein ...

Die ökologische Alternative: autofreie Stadtviertel

Eine Alternative zu diesem Kreislauf und gleichzeitig auch ökologische Lösung zumindest für einen Teil der Stadtbevölkerung stellen autofreie Stadtviertel dar, die quasi

²⁵ www.autofrei-wohnen.de

wie eine Insel in der konventionellen, autogerechten Stadt liegen. Dafür bietet sich die Neubebauung innerstädtischer Brachflächen an. Die Konversion existierender Quartiere ist mit größeren Problemen behaftet und bislang kaum erprobt.

In Deutschland lebt etwa ein Viertel aller Haushalte autofrei, in großen Städten sind es bis zu 40–50 %, in Innenstadtquartieren ist der Anteil noch höher. Einige Beispiele (Werte gerundet): Freiburg i. B. 25 %, Münster 34%, Berlin 45 %, Edinburgh 46 %, New York City 55 %, Venedig 95 %.

Das Symbol der autogerechten Stadt, Los Angeles, verfügt immerhin noch über einen Anteil von rund 16 % autofreien Haushalten.

Theorie

Definition „autofrei“, Formen autofreien Wohnens

Per definitionem bezeichnet „Autofreies Wohnen“ ein Wohnangebot, das

- sich an Haushalte ohne (eigenes) Auto richtet, mit dem Ziel, für diese Vorteile zu schaffen,
- einen nachhaltigen Beitrag zum Umweltschutz leistet und die Volkswirtschaft entlastet,
- kinderfreundlich und damit besonders für Familien mit Kind(ern) attraktiv ist,
- hohe Wohn- und Freiraumqualität bedeutet,
- außer der notwendigen Zufahrt für Blaulichtfahrzeuge (Rettungsdienste, Feuerwehr, Polizei) und berechtigte Ausnahmefälle keinen weiteren Kfz-Verkehr beinhaltet.

Dies soll im Folgenden näher begründet und erläutert werden. Der Begriff „autofrei“ wird in der Immobilienbranche für unterschiedliche Siedlungstypen verwendet, daher eine kurze Unterscheidung, vorab jedoch der autogerechte Normalfall:

Konventionelles Wohnen mit PKW: Bei Neubauvorhaben werden pro Wohnung etwa 1 bis 2 Stellplätze erstellt, i. d. R. in möglichst direkter Nähe zur Wohnung. Nahezu überall ist der öffentliche Straßenraum zu 80 bis 90 % dem motorisierten individuellen Verkehr vorbehalten.

Generell gilt bei allen folgenden Modellen:

- Blaulichtfahrzeuge können jederzeit das Quartier befahren
- Für Möbelwagen, Behindertentransporte, Taxen sowie gewerbliche Anlieferung werden im Einzelfall spezielle Regelungen getroffen.

Autofreies Wohnen

In der Reinform sind hierunter Projekte zu verstehen, bei denen auf die Herstellung von Stellplätzen weitgehend verzichtet wird. Üblich ist ein Schlüssel von bis zu 0,2 Stellplätzen pro Wohnung, die für Car-Sharing, Besucher und begründete Sonderfälle wie z. B. Behinderte vorgesehen sind und in der Regel am Rand angeordnet sind. Zielgruppe sind Haushalte ohne eigenes Auto, die sich in der Regel vertraglich zur Autofreiheit verpflichten, gleichzeitig garantiert ihnen der Maßnahmenträger die Autofreiheit im Gebiet. Es existieren mittlerweile eine Reihe unterschiedlichster Rechtsmodelle. Es gibt außer Versorgungs- und Blaulichtfahrzeugen im Prinzip keinen Verkehr innerhalb des Quartiers.

Autoarmes bzw. autoreduziertes Wohnen

Für 10 Wohnungen werden zwischen 3 bis 7 Stellplätze bereitgestellt, die auch im Quartier liegen können. In der Regel ist dieser Siedlungstyp ein Versuch, von dem man sich weniger Privatverkehr im Quartier erhofft und Menschen ohne eigenes Auto ansprechen will, ohne jedoch autobesitzende Haushalte auszuschließen. Es werden Anreize zur Autofreiheit geschaffen, zum Teil sieht das Verkehrskonzept auch restriktive Maßnahmen vor.

Optisch autofreie Quartiere

Das in den letzten Jahren am häufigsten umgesetzte Modell: Es gibt keinerlei Restriktionen zum Autobesitz, Stellplätze werden in üblicher Anzahl gebaut, jedoch unterirdisch oder am Rand der Siedlung angeordnet.

Mischformen

Es existieren einzelne Baufelder getrennt mit unterschiedlichen Modellen nebeneinander oder es gibt eine vertraglich organisierte Trennung autofreier und autobesitzender Haushalte. Die Stellplätze sind am Quartiersrand platziert. Der Privatverkehr wird auf Be- und Entladen beschränkt, gegebenenfalls nur zu bestimmten Zeiten, wie es in Fußgängerzonen üblich ist.

Autofreier Städtebau: einige allgemeine Leitideen

Ein Stadtviertel zu planen, in dem keine Autos fahren und den öffentlichen Raum parkend blockieren, ermöglicht eine neue Betrachtungsweise des Außenraums. Straßen als axiale Verbindungen zwischen zwei Orten, mit Kurven, deren Radien der Geschwindigkeit des Autos entsprechen, bilden nicht mehr die Hauptkriterien des Entwerfens. Stattdessen können die Abstände zwischen den Häusern variieren und der Geschwindigkeit der Fußgänger Rechnung tragen. Hermann Knoflacher wies nach, dass die beliebten italienischen Touristenorte ein dichtes Wegenetz mit Platzabfolgen in kurzen Rhythmen aufweisen. Leitideen dieses Wege- und Platzsystems sind die engmaschige Vernetzung durch Sicht- und Wegeachsen sowie die Einteilung in überschaubare Baufelder, die eine kleinteilige Parzellierung ermöglichen. Diese bietet auch kleineren Bauträgern bis hin zu Baugruppen eine Chance im Quartier und ist die Voraussetzung für unterschiedlichste Wohnformen und Architekturen nebeneinander. Auf den ersten Blick mag diese Kleinteiligkeit der Parzellierung nichts mit der Autofreiheit zu tun haben, jedoch entspricht die daraus resultierende architektonische Vielfalt eher der intensiveren Wahrnehmung aus der Fußgängerperspektive. Der monotone und großformatige Städtebau dagegen ist leichter „mit der Geschwindigkeit hinter der Windschutzscheibe“ zu ertragen.

Ein weiterer Aspekt ist die Integrationsmöglichkeit unterschiedlichster Nutzungen: Wer autofrei wohnt, möchte in einem Stadtviertel der kurzen Wege auch Einkaufsmöglichkeiten und Kulturangebote vorfinden, sich erholen oder Sport treiben.

In einer städtischen Umwelt, die durch den privaten Autoverkehr dominiert ist, muss ein autofreies Quartier vor Lärm und Abgasen abgeschirmt werden. Gleichzeitig soll ein solches Stadtviertel auch Vorbild sein für urbanes, das heißt lebendiges Miteinander auf engem Raum und darf sich daher nicht hermetisch seinem Umfeld verschließen. Es soll seine innere Offenheit auch nach außen hin deutlich zeigen. Es sollte daher „Transformationszonen“ geben. Dafür bieten sich speziell gewerbliche (Büros, Geschäfte) und infrastrukturelle Nutzungen an, die ein Angebot auch für die umgebende konventionell erschlossene Nachbarschaft sind.

Der gehende, spielende und verweilende Mensch ist der Entwurfsmaßstab eines autofreien Quartiers: Es geht um eine Architektur in Augenhöhe, daher muss besondere Sorgfalt auch auf die Gestaltung der Wege gelegt werden. Sie müssen bequem, sicher, spieltauglich und auch für Seh- und Gehbehinderte benutzbar sein.

Autofreie Architektur ist kommunikative Architektur: Terrassen, Balkone, Loggien und außen liegende Treppen bekommen in einem autofreien Stadtviertel eine neue Bedeutung, weil sie „in aller Ruhe“ tatsächlich benutzt werden können ...

Vorteile autofreier Quartiere

Grundsatz: mehr Lebensqualität bei reduzierten Kosten

- **Kinder-/Familienfreundlichkeit**
Kinder werden früher selbständig. Vergleichsstudien zeigen, dass Kinder, die in einer autofreien Umgebung aufwachsen, in ihrer Entwicklung 1,5 bis 2 Jahre weiter sind. Sie können zum Spielen einfach auf die Straße laufen (die Hälfte aller Unfälle von Kindern und Autos passiert in einem Radius von 500 Meter um die eigene Wohnungstür). Keine parkenden Autos blockieren das „freie Spiel“. Kinder treffen sich auf der Straße, entdecken ihre Umgebung und können sich unkompliziert verabreden – das „Mama-Taxi“ ist nicht erforderlich.
- **Ruhe und Stille**
Tagsüber ist Kommunikation auf der Straße möglich, nachts gesunder Schlaf bei offenem Fenster.
- **Gesünderes Kleinklima**
Das Kleinklima ist wesentlich besser, da es weniger bzw. kaum PKW-Abgase gibt und in der Folge weniger Atemwegserkrankungen.
- **Sicherheit auf der Straße**
Dieser Aspekt betrifft insbesondere Kinder, Senioren, Behinderte (z. B. Seh- und Gehbehinderte). Der Straßenraum ist belebter (soziale Kontrolle), kein Autolärm übertönt eventuelle Hilferufe.
- **Mehr Platz für Grüngestaltung**
Die sinnvollere Nutzung des Straßenraumes für Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen wird ermöglicht. Frei nach Tucholsky: Vorne die Großstadt, hinten die Ostsee!

Der weitgehende Wegfall von teuren PKW-Stellplätzen in Tiefgaragen ermöglicht:

- **Kostenreduzierung**
Chance für soziale Stadtentwicklung – Wohnen in der Innenstadt auch für einkommensschwächere Gruppen, oder (und als Mischform):
- **Umschichtung eingesparter Mittel**
 - in ökologische Baustoffe bzw. -standards,
 - bessere Wohnungsausstattung/-größe,
 - in soziale Infrastruktur mit Nutzen auch für die umgebende Nachbarschaft,
 - Konkurrenzvorteil: Für das Grundstück kann ein höherer Preis bezahlt werden
- **Stärkung der Volkswirtschaft**
Stärkung des lokalen Einzelhandels (Stadt der kurzen Wege), denn autofreie Haushalte haben ein kleinteiligeres Einkaufsverhalten und machen in der Regel keine wöchentlichen Großeinkäufe in den Shopping-Malls an der Peripherie der

Stadt. Gleichzeitig lasten sie die ohnehin vorgehaltene öffentliche Verkehrsinfrastruktur aus. Zudem entstehen weniger Ausgaben für verkehrsbedingte Unfälle und Krankheiten, auch dies entlastet die Volkswirtschaft.

- Soziale Stabilisierung
Die Praxis zeigt überdurchschnittliches nachbarschaftliches Engagement.
- Gerechtigkeit und Transparenz
Wer kein Auto besitzt, muss auch nicht das seines Nachbarn über versteckte Nebenkosten mitbezahlen (Amortisation und Bewirtschaftung von Stellplatzflächen).
- Wohnungsmarkt
Diversifizierung des Wohnungsmarktes (Bereicherung des Wohnungsangebotes).
- Zukunftsfähigkeit – Vorbildwirkung und Umweltschutz
Umstieg autobesitzender Haushalte zu autofreiem Lebensstil mit privatem und volkswirtschaftlichem Nutzen. Umsetzung der Ziele der Lokalen Agenda 21 (Rio 1992).

Bedingungen und Standorteignung für autofreie Wohngebiete

Es wird unterschieden zwischen 1. nahezu unverzichtbaren, 2. wichtigen, 3. sonstigen begünstigenden, 4. fallspezifischen Voraussetzungen und 5. neutralen Kriterien, die keinen Einfluss haben.

1. Nahezu unverzichtbare Voraussetzungen

- Initiierung
Am Anfang steht eine Person oder Gruppe, die die Idee intensiv verfolgt und ein (z. T. informelles) Netzwerk von engagierten Akteuren aus allen Bereichen (Planung, NGOs/Öffentlichkeitsarbeit, Politik, Verwaltung) aufbaut.
- Nachfrage, Marktfähigkeit
Ein möglichst hoher Anteil autofreier Haushalte ist eine entscheidende Voraussetzung, das heißt, Städte sind geeigneter als Dörfer. Verschiedene Untersuchungen in Deutschland haben in großen Städten ein ausreichendes Nachfragepotential für größere autofreie Quartiere nachgewiesen. Die realisierten Projekte haben keine Probleme mit der Vermarktung. Weitere Marktstudien sind daher nicht unbedingt in jedem Fall nötig.
- Lage
Ein autofreies Quartier sollte möglichst in der Innenstadt liegen, um den Anspruch „Stadt der kurzen Wege“ (Arbeit, Einkauf, Infrastruktur, Freizeit, Kulturangebote) zu erfüllen.
- Verkehrsanbindung
Ein gutes bis optimales ÖV-Angebot muss in der Nähe vorhanden sein, ein fußgänger- und radfahrerfreundliches Umfeld ist wünschenswert.
- Neubau
Die offensive Vermarktung an die autofreie Zielgruppe ist leichter möglich – und auch erforderlich. Probleme gibt es bei der Transformation bestehender Quartiere: Dort bereits lebende Bewohner mit PKW blockieren möglicherweise die autofreie Entwicklung.
- Investoren
Die Möglichkeit von baulicher Selbsthilfe ist nur für kleinere Projekte bedeutsam, oder wenn sie von der Verwaltung intensiv unterstützt wird. Größere Investoren sind daher meist die einzige Möglichkeit zur Entwicklung größerer Projekte.

2. Wichtige Voraussetzungen

- **Politik**
Politische Beschlüsse zur Autofreiheit signalisieren Investoren, dass sie willkommen sind. Die Einbindung möglichst aller Parteien sollte angestrebt werden, eine parteipolitische Identifizierung des Projektes ist zu vermeiden. Am Ende wollen manchmal sogar auch die anfänglichen Gegner autofrei wohnen!
- **Verwaltung**
Auch wenn die Verwaltung in aller Regel von den politisch gewählten Mandatsträgern angewiesen wird, ist eine positive, offene Haltung erforderlich: Investoren ziehen sich schnell zurück, wenn sie merken, dass ihnen Steine in den Weg gelegt werden. Dies betrifft z. B. die Kooperation im Planungsvorlauf und später das Erteilen von Baugenehmigungen.
- **Größe des Grundstücks**
Die Entwicklung und das Erlebnis der Wohnumfeldqualitäten, die sich aus dem autofreien Konzept ergeben, ist erst bei einer größeren Fläche möglich. Bei einem kleineren Grundstück verbleiben immerhin noch kostenmäßige und infrastrukturelle Vorteile.
- **Besitzverhältnisse**
Das Vorhandensein möglichst weniger Eigentümer des Grundstücks erleichtert die Projektentwicklung (Verhandlungen Grundstückskauf).

3. Sonstige begünstigende Voraussetzungen

- **Kristallisationspunkte**
Hilfreich ist ein zielgruppenadäquates Image des umgebenden Quartiers („Szene-Viertel“ etc.) und benachbarte besondere Naturräume, kulturelle Institutionen oder größere Arbeitgeber. Auch die Geschichte des Ortes kann inspirierend sein!
- **Zeitfenster**
Günstige Konstellationen, wie z. B. das Vorhandensein gewisser Personen in Politik und Verwaltung müssen genutzt werden. Die allgemeine wirtschaftliche Lage ist ebenfalls zu beachten:
 - Bei knappem Wohnungsangebot sind generell leichter Investoren zu finden, allerdings ist die Konkurrenz um das Grundstück und damit sein Preis möglicherweise höher. Ein autofreies Projekt hat hier einen strukturellen Vorteil, da durch den Wegfall von Stellplätzen Kosten gespart werden, die für einen höheren Grundstückspreis investiert werden können.
 - Bei einem Überangebot von Wohnungen auf dem Markt („Mietermarkt“) bietet ein autofreies Projekt als Nischenprojekt für Investoren noch am ehesten eine finanziell interessante Perspektive.
- **Förderprogramme**
Autofreie Projekte sind in der Regel in jeder Stadt Pilotprojekte und rechtfertigen daher die Inanspruchnahme von Fördermitteln, insbesondere für partizipative Verfahren (Baugruppen, Bürgerbeteiligung, Agenda-Prozess) und ökologisches Bauen (Solarförderung etc.).
- **Rechtslage**
Auch trotz in der Regel ungünstiger Stellplatzverordnungen bietet sich grundsätzlich die Möglichkeit von „Ausnahmen“ und „Befreiungen“. Nicht zu vergessen: Notfalls können Gesetze auch durch parlamentarische Initiativen geändert werden ...

- Presse
Manchmal muss es Journalisten erst gesagt werden: Die Presse profitiert von einem autofreien Projekt, über das sich über Jahre hinweg immer wieder spannende Reportagen schreiben lassen ...

4. Fallspezifisch zu betrachtende Voraussetzungen

- Infrastruktur
Für kleinere Projekte ist das Vorhandensein einer kompletten städtischen Infrastruktur (Einzelhandel, Dienstleistungen, Kultur, Erholung) erforderlich. Größere Projekte können von einer nicht vorhandene Infrastruktur profitieren, wenn sie diese auf ihrem Grundstück selbst bereitstellen und damit ein Defizit in der Nachbarschaft beheben. Dies kann sogar den autofreien Charakter ihres Projektes stabilisieren, wenn die erforderlichen Einrichtungen in Randlage zur Lärmabschirmung des autofreien Wohnbereiches positioniert werden.

5. Keine Voraussetzungen

sind klimatische und topografische Gegebenheiten. Der gesellschaftliche Reichtum ist ebenfalls nicht entscheidend: In ärmeren Orten mag die Autofreiheit ungewollt sein. In der „postmateriellen Gesellschaft“ ist sie ein Trend.

Erfahrungen und Trends autofreier Wohngebiete

- Ent-Ideologisierung
Zunehmend mehr Investoren vermarkten „optisch autofreie“ Quartiere unter dem Begriff „autofrei“. Das bedeutet, dass dieser Begriff weniger als ideologischer Kampfbegriff genutzt oder als solcher kritisiert wird.
Zunehmend mehr Menschen initiieren autofreie Stadtviertel und finden sich in autofreien Netzwerken zusammen.²⁶
- Tourismus
Inseln, Urlaubsgebiete oder Orte mit großflächigen Fußgängerzonen werben mit „autofreiem Urlaub“. Beispiele: Nordseeinseln, IAKF/Bayern, GAST/Schweiz.²⁷
- Vermarktung
Bei den realisierten Projekten ist zu konstatieren, dass weniger die prognostizierte Zielgruppe wie Singlehaushalte, Studenten und Senioren eingezogen sind, sondern überdurchschnittlich viele Haushalte mit Kindern.
- Der „autofreie Lebensstil“
Autobesitzende Haushalte, die auf ihren PKW nach Einzug in ein autofreies Viertel verzichten, nehmen zumindest in der ersten Zeit überdurchschnittlich häufig Car-Sharing-Dienste in Anspruch. Alles in allem bereitet ihnen die Umstellung auf den autofreien Lebensstil weniger Probleme als allgemein erwartet, und sie sind schnell von seinen Vorteilen überzeugt.
- Befürchtung
Die „Autofreien“ kaufen sich alle später ein Auto und parken in der Umgebung ist nur Theorie geblieben! In der Praxis treten die üblichen vorhersehbaren Missbräuche auf, die jedoch nachweisbar Einzelfälle bleiben (z. B. Freiburg), allerdings zu-

²⁶ z. B. www.autofrei.de, www.worldcarfree.net, www.clubderautofreien.ch

²⁷ www.gast.org

weilen von (neidischen) autobesitzenden Nachbarn im Zusammenwirken mit der lokalen Presse unverhältnismäßig aufgebauscht werden. Oder sogar das Gegenteil ist der Fall: In Hamburg z. B. benutzt die konventionell-autobesitzende Nachbarschaft die wenigen Stellplätze, die das autofreie Projekt errichten musste.

- **Rechtsprechung**
Nach einem Urteil des Oberverwaltungsgerichtes (OVG) Nordrhein-Westfalen profitiert die autobesitzende Nachbarschaft von einem autofreiem Gebiet (11.01.2002, Arbeiter-Zeitung: 7a D 6/00.NE).
- **Bodenpreise**
Offensichtlich verrechnet sich „autofrei-Einschränkung“ mit der höheren Qualität des Wohnumfeldes. Insgesamt liegen bislang noch wenig Erfahrungen vor. Diese Einschätzung wird jedoch auch von diversen Banken, Investoren, Verwaltungen und wissenschaftlichen Instituten, die sich mit dem Thema „Autofrei Wohnen“ auseinander gesetzt haben, geteilt.
- **Planung**
Stadtplaner und Architekten müssen sich mit der Thematik „autofrei“ intensiver beschäftigen. So wurde z. B. der Bedarf an Fahrradabstellplätzen bei den ersten Projekten zuweilen unterschätzt. Von der Initiierung bis zum Einzug vergingen oft 5 bis 7 Jahre.
- **Politik und Verwaltung**
Die Haltungen reichen von anfänglicher Blockade bis hin zu offensiver Unterstützung.

Eine autofreie Idealstadt (nach J. H. Crawford)

Detaillierte Beschreibung in englischer Sprache in www.carfree.com bzw. in Crawfords Buch „Carfree Cities“

Das Grundmodul bietet auf einer Fläche von ca. 250 km² Raum für ca. 1 Million Einwohner. Überbaut sind lediglich 20 %, der Rest ist unterschiedlich genutzte Freifläche (grüne Park- und Sportflächen, Gewässer sowie Forst- und landwirtschaftliche Nutzung). Diese Stadt bietet die komplette Infrastruktur: Wohnen und Arbeiten, Freizeit und Kultur sowie Versorgung und Verkehr.

Die Stadt selbst ist in stadtplanerischer Hinsicht nach Kriterien des öffentlich-gemeinschaftlichen Verkehrs aufgebaut: Sie ist ein an 3 Schnellbahnlinien (eventuell als U-Bahn) orientiertes Radialsystem, das aus 6 „lobes“ (tropfenförmige Schleifen) besteht, an denen jeweils ca. 15 bis 20 kreisförmige „districts“ (Bezirke) hängen. Diese Bezirke bieten jeweils auf einer Fläche von ca. 45 Hektar (Durchmesser: 760 m) Platz für rund 12.000 Einwohner. Sie sind im Inneren blockhaft und fußgängerfreundlich, das heißt kleinteilig, strukturiert, mit großen Innenhöfen, die zum Teil öffentlich zugänglich sind. Die Gebäudehöhe liegt bei 4 Geschossen. Vorbild für die Größe und Funktion dieser Blockstrukturen sowie der Architektur ist die Innenstadt von Amsterdam.

Von jedem Punkt im Bezirk aus sind es maximal 5 Minuten zu Fuß bis zum Schnellbahnhof im Zentrum desselben. Es ergibt sich somit eine maximale Fahrzeit von 33 bis 37 Minuten bei einmaligem Umsteigen (Fußweg > U-Bahn > U-Bahn > Fußweg) zwischen zwei beliebigen Punkten in der Stadt.

Die äußeren Distrikte sind aus Gründen des außerstädtischen Warenverkehrs für industrielle Nutzungen vorgesehen. Private Lieferungen und Einzelhandelslieferungen

erfolgen über das Schnellbahnsystem zu Bezirksdepots, von dort werden die Waren mit Schub- bzw. Elektrokarren weitertransportiert.

Diese autofreie Idealstadt wird nicht realisiert werden. Ihr Zweck liegt im Anstoß einer Diskussion über die Machbarkeit und Vorteile autofreien Wohnens und der theoretischen Durcharbeitung dabei auftretender Probleme.

Praxis autofreier Stadtviertel und Projekte

Neben dem bekannten Beispiel Venedig-Centro Storico (ca. 66.000 Einwohner) existieren größere autofreie Siedlungen vor allem in China mit bis zu 40.000 Einwohnern, insbesondere auf den Inseln vor Hongkong. Oft übersehen wird, dass auch auf autofreien Urlaubsinseln (z. B. Nordsee) und in autofreien Touristenorten (z. B. Schweiz) Menschen ohne Probleme wohnen.

Ende der 1980er Jahre wurde das Bremer Projekt „Hollerland“ bekannt, das nicht realisiert wurde. Dies lag vor allem an den ungünstigen Standortvoraussetzungen, einer expliziten Negativvermarktung und der allgemeinen wirtschaftlichen Lage. Aus dem Scheitern wurden jedoch wertvolle Erfahrungen gesammelt, die vor allem in Deutschland und England, aber auch in Holland und Österreich zur Realisierung von autofreien Stadtvierteln führten. Aktuelle Planungen und Initiativen gibt es unter anderem in Köln, Berlin, Berkeley/Kalifornien und mehreren Orten in der Schweiz.

Die wichtigsten realisierten Projekte sind nachfolgend mit den jeweils wichtigsten Projektlinks aufgeführt. Weitere Projekte und mehr Links zu den Projekten in www.autofrei-wohnen.de/Projekte-Urlaub.html:

Ausgewählte realisierte autofreie Projekte – Bestand (autofrei)

▪ Venedig-Centro Storico: „Centro Storico“

- Größe: Gesamtfläche 57,5 km²/5.753 ha, Kernbereich 7,6 km²/760 ha (ca. 2 x 3 km)
- Maßnahme: Bestandserhalt sowie Neubau; komplette, sehr kleinteilige Infrastruktur vorhanden; 65.970 Einwohner (31.08.2001)
- Lage: in der nördlichen Adria
- Anbindung: über Straße und Schiene an Festland angebunden
- Stellplätze: am Rand einige tausend PKW-Stellplätze für Touristen u. Einwohner
- privater Autobesitz: 54 PKW/1.000 Einwohner (Ende der 1980er Jahre)
- privater Bootbesitz (inkl. Ruderboote): 3,7 % aller Haushalte (1985)
- Verkehr: Anteil Individualverkehr: 1,1 % (1985, inkl. Ruderboote; innerhalb Centro Storico); die meisten Menschen gehen; Anteil Wassertaxi: 20-25 %;
- Vaporetto (Bus-Schiff) wird nur von Touristen u. bei Einkäufen benutzt; auch: Traghetto (kommunal subventionierter Gondeldienst über den Canale Grande); Gondeln für Touristen
- Regelungen: PKW- und Boot-Besitz: keine; Bootanliegerplätze jedoch sehr teuer und rar; Seitenkanäle in der Regel nur für Lieferungen befahrbar
- Zeitplan: erste Besiedlung ab 568 n. Chr., Beginn der Entwicklung einer urbanen Stadtstruktur ab 812 n. Chr.
- Besonderheiten: Venedig lieben alle! (Inseln: 120; Kanäle: 177; Brücken: 400)

Websites: www.comune.venezia.it (it)
www.carfree.com/ven/index.html (en)

- Weitere autofreie Städte sind z. B.
 - Insel Gulangyu, Provinz Fujian, Südostchina (16.000 Einwohner)
 - Insel Cheung Chau, Hongkong (40.000 Einwohner)
 - Insel Lamma, Hongkong (10.000 Einwohner)
 - Insel Peng Chau, Hongkong (8.000 Einwohner)

Neubau (autofrei)

- Amsterdam-Westerpark: „GWL-terrein“

Größe: 6 ha (60.000 m², ca. 150 x 400 m)

Maßnahme: 600 Wohnungen; je zur Hälfte Eigentums- und Mietwohnungen

Lage: Stadtbezirk Westerpark, ca. 2 km westlich vom Stadtzentrum entfernt

Anbindung: Straßenbahn- und Bushaltestellen direkt am Ostrand des Viertels; Hauptbahnhof und ein regionaler Bahnhof weniger als 2 km entfernt; eine Car-Sharing-Station ist im Stadtteil Westerpark eingerichtet worden.

Stellplätze: 0,2 PKW-Stellplätze je Wohneinheit für Besucherinnen und Besucher, Behinderte und Car-Sharing (am Quartiersrand)

Regelungen: autofreier Bebauungsplan. Auf der Grundlage des Verkehrsgesetzes ist das Gebiet für jeglichen Kraftfahrzeugverkehr gesperrt. Jeder der Käufer muss eine Erklärung unterschreiben, dass er den autofreien Charakter des Projekts unterstützt und akzeptiert.

Zeitplan: Die ersten Wohnungen wurden im November 1996 bezogen; das Gebiet wurde 1998 fertig gestellt und ist komplett bezogen.

Besonderheiten: Der Müll wird von den Bewohnern außerhalb des Gebietes entsorgt (wie es jedoch in den Niederlanden üblich ist).

Website: <http://www.gwl-terrein.nl> (nl, partially en)

- Wien-Floridsdorf: „Nordmanngasse“

Größe: 1,14 ha (11.400 m²), gesamtes Erweiterungsgebiet 1,8 ha

Maßnahme: Neubau von 244 autofreien Wohnungen

Lage: Bezirk Floridsdorf, 6 km Luftlinie zur Innenstadt

Anbindung: Straßenbahn im Gebiet (Linie 26; 10-Minuten-Takt); nach drei Haltestellen mit der Straßenbahn Anschluss an S-Bahn-, Straßenbahn-, U-Bahn- und Buslinien; Car-Sharing-Plätze für hauseigenes Car-Sharing-Unternehmen (Autoverleih, derzeit drei Fahrzeuge, wird bei Bedarf angepasst)

Stellplätze: 0,1 PKW-Stellplätze je Wohneinheit (Tiefgarage)

Regelungen: Die Verpflichtung zum Autoverzicht wird durch privatrechtliche Erklärung zwischen Bauträger und Mieter geregelt.

Zeitplan: Projektidee und Wahl des Standortes 1992; Beginn der Interessiertensuche im Juni 1994; Bauträgerwettbewerb September 1996; Grundsteinlegung Ende 1997; Fertigstellung und Bezug im Dezember 1999

Besonderheiten: statt Garagen wurden Gemeinschaftseinrichtungen errichtet: Werkstätten, Veranstaltungsraum, Fitnessraum, Waschsalon, Hochbeete, Kleinkinderspielräume, Kinderhaus, Jugendraum, Wohnzimmer für Erwachsene, Sauna

Aufgrund geringer PKW-Stellplatznachfrage werden anstelle einiger PKW-Stellplätze in der Tiefgarage Fahrradboxen eingebaut; weitere Fahrradstellplätze wurden oberirdisch erstellt (abschließbares flaches Gebäude)

Website: <http://www.schindler-szednik.at/ams.htm> (dt)

▪ Münster-Geist: „Gartensiedlung Weißenburg“

Größe: 3,8 ha (davon 3,2 ha Neubau)

Maßnahme: Neubau 196 autofreie Wohneinheiten: 130 Miete, 66 Eigentum (156 Wohnungen in Mehrparteienhäusern, 40 Reihenhäuser);

Umbau/Sanierung Bestand: Ausbildungszentrum für Zivildienstleistende

Lage: südliche Innenstadt, Stadtteil Geist, ca. 2,5 km von der Altstadt entfernt (10 Minuten Fahrzeit Fahrrad)

Anbindung: Anbindung an die Altstadt über ausgebautes Radwegenetz; ausreichende ÖV-Anbindung direkt am Gebiet (Buslinie im 20-Minuten-Takt) bzw. in fußläufiger Entfernung (3 Buslinien im 10-Minuten-Takt): 15 min bis Hauptbahnhof, 7 Minuten zur Innenstadt; Car-Sharing-Station im Stadtteil

Stellplätze: 0,2 PKW-Stellplätze je Wohneinheit für Car-Sharing und Besucher

Regelungen: Autofreier Bebauungsplan. Privatrechtliche Regelungen über Miet- bzw. Kaufverträge; ein Schlichtungsverfahren für Fälle, in denen es unzumutbar wird, ohne Auto zu leben, ist Teil des Vertrages.

Zeitplan: Vom Land NRW initiiertes städtebaulicher Realisierungswettbewerb abgeschlossen im Mai 1998; rechtskräftiger B-Plan seit Juni 1999; Flächenaufbereitung Herbst 1999; Erschließungsmaßnahmen seit April 2000; Beginn des Hochbaus im Oktober 2000; seit 2001 nahezu komplett bezogen.

Besonderheiten: intensiver Abstimmungsprozess u. a. auch mit künftigen BewohnerInnen

Website: www.weissenburgsiedlung.de (dt)

▪ Weitere neu errichtete autofreie Städte

- Edinburgh-Gorgie: „Slateford Green“
- Hamburg-Barmbek: „Saarlandstraße“
- Kassel-Unterneustadt: „Messeplatz“

Neubau (Mischmodell)

Freiburg-Vauban: „Vauban“

Größe: insgesamt 38 ha (380.000 m²)

Maßnahme: Neubau von 2.000 Wohneinheiten (Miete und Eigentum) für 5.000 Personen sowie gewerbliche Nutzungen (ca. 600 Arbeitsplätze) im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme; in 7 der 10 Baufelder stellplatzfreies und wahlweise autofreies Wohnen

Lage: ca. 3 km Luftlinie südwestlich der Innenstadt

Anbindung:	Stadtbahnverlängerung in das Gebiet für 2006 geplant; bis 2006 Anbindung über Buslinien; ca. 10 Minuten Fahrzeit in die Innenstadt und zum Hauptbahnhof (mit ÖV sowie Fahrrad); Car-Sharing-Fahrzeuge vor Ort; Angebot eines „Mobilitätspaket“ von der örtlichen Car-Sharing-Organisation für BewohnerInnen
Stellplätze:	zwei Quartiers-Parkhäuser außerhalb des Wohngebietes, auch für Car-Sharing und Besucher; entlang der Vauban Allee (Verlauf mitten durch das Gebiet) entstehen bewirtschaftete Parkplätze
Regelungen:	Aussetzung der Stellplatzpflicht für Haushalte ohne eigenes Auto unter zwei Bedingungen: 1. Unterzeichnung der Autofrei-Erklärung und 2. Vertragsabschluss mit dem Verein für autofreies Wohnen, welcher ein Grundstück als Vorhaltefläche erworben hat; Beteiligung pro Haushalt: 7.200 DM; Verpflichtung des Vereins, bei Anschaffung eines Pkw durch einen Vertragspartner, einen Stellplatz zur Verfügung zu stellen, der betreffende Haushalt muss zur Herstellung den Restbetrag von 29.000 DM bezahlen, dieser ist über eine Grundschuld gesichert.
Zeitplan:	1992 Aufgabe der Kasernennutzung; 1995 Städtebaulicher Ideenwettbewerb; 1997 Geländesanierung und Erschließung; Ende 1997 rechtskräftiger Bebauungsplan; September 1998 erster Einzug, Ende 2000 Bezug des ersten Vermarktungsabschnitts; Baubeginn des zweiten Vermarktungsabschnitts 2000
Besonderheiten:	überdurchschnittliches sozio-kulturelles Engagement der Bewohnerschaft; Baugruppen (vorrangige Grundstücksvergabe von städtischer Baugruppen-Task-Force nach sozialen bzw. ökologischen Kriterien)
Website:	http://www.forum-vauban.de , http://www.vauban.de (dt, fr, en)

Ausgewählte geplante autofreie Projekte – Neubau (autofrei)

- Köln-Nippes: „EAW-Gelände“

Größe:	19 ha (190.000 m ²)
Maßnahme:	ca. 650 Wohneinheiten, teils Mischnutzung (150 Wohneinheiten), teils reines Wohngebiet (500 Wohneinheiten, davon 450 als Geschosswohnungen) sowie Gewerbe; 350 Wohneinheiten autofrei, der Rest stellplatzreduziert; mit integrierten Grünanlagen
Lage:	nördlich der Innenstadt, citynah, linksrheinisch
Anbindung:	2 S-Bahnlinien etwa 500 bis 600 m vom Gebiet entfernt (Fahrzeit bis Innenstadt: 3 Minuten); Haltestellen von 3 Stadtbahn- und 4 Buslinien in 350 bis 700 m Entfernung; Car-Sharing-Station am Rand der Siedlung vorgesehen
Stellplätze:	autofreies Wohnen: 0,2 PKW-Stellplätze pro Wohneinheit stellplatzreduziertes Wohnen: 0,5 bis 0,75 PKW-Stellplätze pro Wohneinheit Fahrradabstellanlagen (1 Abstellplatz pro 30 m ² Wohnfläche)
Regelungen:	Bauplanungsrecht (Ausschluss von Stellplätzen); Bauordnungsrecht (Verzichtssatzung); Straßenverkehrsrecht (Bewohnerparken; Fußgängerzone); möglicherweise erfolgt eine privatrechtliche Bindung
Zeitplan:	Im Sommer 2000 wurde ein zweiphasiger offener städtebaulicher Wettbewerb abgeschlossen; anschließend Bebauungsplanverfahren; Baubeginn in Aussicht.
Besonderheiten:	erfolgreiche Studie zur Nachfrage
Website:	http://www.bpc.de/ask/index.htm (dt)

- Berlin-Mitte: „Autofreies Stadtviertel an der Panke“

Größe:	13,2 ha (131.600 m ²), davon 6 ha autofreies Wohnquartier
Maßnahme:	Bau eines gemischt genutzten urbanen Stadtquartiers mit 760 Wohneinheiten in durchschnittlich 5- bis 7-geschossigen Mehrfamilienhäusern (Blockrandbebauung); im Erdgeschoss mit Arkaden entlang der Hauptstraße, geplant sind neben normalen Wohnungen auch familiengerechte, studentische und altengerechte Wohnformen, Gewerbe- und Einzelhandelsflächen, ein neuartiges Kulturprojekt, kommunale und private Sportanlagen, eine Stadtteiffarm mit Kindertagesstätte, ein Abenteuerspielplatz mit Elementen eines Kinderbauernhofes (situiert im Park an der Panke, der als beispielbarer Anwohnerpark mit vielfältigen ökologischen Elementen ausgebildet wird)
Lage:	Innenstadt (ehemaliges Ostberlin, nahe der Berliner Mauer); ca 1,5 bis 2 km Luftlinie bis Reichstag/Brandenburger Tor/Museumsinsel/Unter den Linden
Anbindung:	3 Straßenbahnlinien, U-Bahn (U6) sowie Nachtbuslinie (N6) direkt am Gebiet; mehrere Buslinien zu Fuß 5 Minuten entfernt, Nord-Süd-S-Bahn 5 bis 10 Minuten entfernt; nördlicher S-Bahn-Ring und Ost-West-S-Bahn 2 bzw. 3 Stationen mit der U-Bahn entfernt; künftiger Berliner Zentralbahnhof ca. 7 Fahrradminuten entfernt. Car-Sharing-Stellplätze und Mobilitätsstation geplant
Stellplätze:	0,12 PKW-Stellplätze je Wohneinheit in Tiefgarage am Gebietsrand für Car-Sharing, Besucher und Ausnahmefälle. Für Gewerbe, Sport und Kultur PKW-Stellplätze nach Bedarf (Kostentrennung zu Wohn-Stellplätzen); pro Einwohner 1,5 Stellplätze für Fahrräder, Kinderwagen etc.
Regelungen:	Autofreier Bebauungsplan; keine privatrechtlichen Regelungen zum Auto-besitz erforderlich (in Berlin wurde die Stellplatzpflicht abgeschafft, siehe § 48 Bauordnung Berlin); Parkraumbewirtschaftung im Umfeld geplant
Zeitplan:	Entscheidung über Grundstücksverkauf durch das Land Berlin steht noch aus
Besonderheiten:	vielfältige Investorenmischung; Baugruppen; großes Planungsnetzwerk
Städtebau:	Lärmabschirmung Wohngebiet durch Gewerberiegel in Randlage
Websites:	www.autofrei-wohnen.de/PankeSteckbrief.html (dt) www.autofrei-wohnen.de/panke0summary.html (en)

Links, Informationen auf anderen Webseiten

www.wohnen-plus-mobilitaet.nrw.de (autofreie Webseite des ILS, Dortmund)

www.carfreehousing.org (autofrei wohnen in London: Übersicht über alle Boroughs, gute Beispiele u. a. in Camden)

www.preservenet.com/carfreehousing (autofrei wohnen in Berkeley/USA)

www.carfree.com

Strategien für die zukünftige Entwicklung der Stadt Wien

Planungsdirektor Univ. Prof. Dr. Arnold Klotz

Mein einleitender Beitrag sollte (und wird es auch) einen Einblick geben über die Chancen und Herausforderungen, die sich für die Entwicklung der Stadt Wien ergeben haben und denen sie sich zukünftig stellen wird müssen. Die neuen Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung Wiens liegen in der neuen geopolitischen Lage der Stadt, ausgelöst durch den Beitritt unserer östlichen und nördlichen Nachbarstaaten am 1. Mai 2004, in den schwer abschätzbaren Entwicklungen in der New Economy einerseits und den sozialen Veränderungen in der Arbeitswelt und dem Freizeitverhalten andererseits. Insgesamt wird die Stadt unter der Annahme beschränkter Mittel in den öffentlichen und privaten Haushalten auch lernen müssen, den Ansprüchen einer multikulturellen Stadt mit hoher Wohn-, Arbeitswelt- sowie Kultur- und Freizeitqualität gerecht zu werden.

Der Name Victor Gruen verpflichtet allerdings zu einer Rückschau etwa 30 Jahre zurück, welche bedeutenden Entwicklungsansätze zu Beginn der 70er Jahre in Wien gesetzt worden sind. Es war dies u. a. der Beginn der Planung und Umsetzung der Donauinsel – einem Jahrhundertprojekt – ebenso wie der Beschluss zur Planung und Realisierung des Wiener U-Bahnnetzes im Jahr 1969. Aus heutiger Sicht sind beide als sehr nachhaltige Projekte für die Stadtstruktur zu betrachten. Gerade in dieser Zeit, als mit der U1 eine grundlegende Änderung der Verkehrspolitik u. a. für die Wiener Innenstadt eingeleitet wurde – das Massenverkehrsmittel wurde bis zum Stephansplatz geführt, wodurch der Autoverkehr zunehmend aus der Innenstadt verdrängt werden konnte – bekam Victor Gruen von der Stadt Wien Anfang der 70er Jahre den Auftrag für ein Struktur- und Gestaltungskonzept für den 1. Wiener Gemeindebezirk. Aus Amerika zurückkommend, wo er Jahrzehnte gelebt und gearbeitet hatte, waren ihm die negativen Auswirkungen der freizügigen Nutzung des Automobils und damit verbunden die großen Einkaufszentren am Stadtrand und deren negativen Auswirkungen auf die Innenbezirke der Städte durchaus bewusst. Dies führte zur Empfehlung an die Stadt Wien, die Wiener Innenstadt als Einkaufszentrum zu attraktivieren. So schlug er u. a. die Einrichtung der Fußgängerzone in der Innenstadt vor, mit dem Rückgrat der verkehrsfreien Kärntner Straße und des Grabens, teilweise in die angrenzenden Straßenzüge hineinreichend. Zweifelsohne war nach der Einführung von Fußgängerzonen in Innenstädten, wie z. B. in München, die Zeit für solche Ideen reif, trotzdem gab es viele Widerstände einerseits von der Kaufmannschaft der Innenstadt und andererseits von den Autofahrern. Sein engagiertes Eintreten für die Fußgängerzone war eine wichtige Unterstützung im Entscheidungs- und Umsetzungsprozess. Konsequenter blieb er auch bei einem anfänglich belächelten Vorschlag, einen eigenen Prototyp für einen kleinen Bus zur Personenbeförderung in der Fußgängerzone zu entwickeln. Über 20 Jahre jedoch verkehrte der Minibus der Firma Steyr-Puch, der inzwischen allerdings eingestellt werden konnte.

Mit Victor Gruens visionären Ideen zur Ausgestaltung der Wiener Innenstadt und der später seitens der Stadt Wien propagierten sanften Stadterneuerung war er ein erster Vertreter einer Planungsphilosophie, die heute unter dem Begriff der nachhaltigen Stadtentwicklungsplanung zusammengefasst wird. Mit seiner Tätigkeit legte Victor Gruen damit auch eine Basis für die 2001 erfolgte Ernennung der Wiener Innenstadt zum Weltkulturerbe.

Der Stadtentwicklungsplan

Nach diesem notwendigen Rückblick nun zum Ausblick auf die zukünftige Entwicklung der Stadt Wien: Wie reagiert bzw. agiert eine Stadt, wenn die Anforderung an den Raum, z. B. durch eine entscheidende Änderung der geopolitischen Lage und in deren Folge der Bevölkerungsentwicklung, der Nachfrage nach Wohnungen und Arbeitsplätzen und neuer Verkehrsinfrastruktur (fast) sprunghaft ansteigen?

Diese Herausforderung kam neben der Stadt Berlin u. a. auf Städte wie Wien zu, als im Jahr 1989 Mauern und Stacheldrähte gefallen waren.

Diese symbolträchtigen Ereignisse waren der Beginn einer grundlegenden Änderung der politischen Landkarte in Zentraleuropa, die die vorherige geopolitische Lage der Stadt Wien im Osten Österreichs – weitab vom europäischen Entwicklungsraum – neu definiert.

Mit Prag, Budapest und Bratislava sind der Stadt Wien neue Konkurrenten, aber auch Partner entstanden.

Neben diesen Entwicklungen hatte der Bürgerkrieg in Ex-Jugoslawien und die Bemühungen Österreichs, der Europäischen Union beizutreten (der Beitritt erfolgte am 1. Jänner 1995), konkrete Auswirkungen, z. B. auf die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Wien, die zwischen 1989 und 1993 einen Zuwachs um ca. 100.000 Einwohner erfuhr und den Anteil der ausländischen Bevölkerung von 7 % auf 17 % wachsen ließ.

Die Stadt Wien hat eine lange Tradition in der Erarbeitung von integrierten räumlichen Konzepten und von Fachkonzepten. Zehn Jahre nach dem ersten Stadtentwicklungsplan der neuen Generation war es aufgrund der erwähnten geänderten Rahmenbedingungen notwendig geworden, den Stadtentwicklungsplan neu zu bearbeiten, und zwar u. a. mit einer zentralen, politischen Vorgabe, nämlich die Voraussetzungen für die Standorte und die soziale, technische und private Infrastruktur zur Errichtung von 8.000 bis 10.000 geförderten Wohnungen pro Jahr zu schaffen.

Ein wichtiges Ziel des 1994 vom Wiener Gemeinderat beschlossenen Stadtentwicklungsplanes (STEP) war es, die sogenannte sanfte Stadterneuerung, das heißt den sozial und baulich sensiblen Umbau der Gründerzeitviertel, wie er in den 1980er Jahren erfolgreich eingeleitet wurde, fortzusetzen.

Die Absicht, in etwa doppelt so viele Wohnungen zu errichten als in den 1980er Jahren, führte jedoch folgerichtig zu einer zweiten Zielsetzung im STEP 94, nämlich einer maßvollen Stadterweiterungspolitik. Zur Entwicklung einer zeitgemäßen Philosophie des Umganges mit der Peripherie wurde eine internationale Expertengruppe eingerichtet, die in enger Zusammenarbeit mit Projektgruppen aus Wien die Entwicklungsstrategien für die Stadterweiterung diskutierte und gemeinsam festlegte. Sehr generell zusammengefasst – auch aus der Stadterweiterung der 1970er lernend – wurde festgelegt, die neuen Entwicklungsprojekte möglichst entlang der Achsen des öffentlichen Verkehrs zu situieren. Diese Projekte sollten mit angemessenen hohen Dichten, einer funktionalen Durchmischung und einer optimalen Infrastrukturausstattung im Bereich Ausbildung, Gesundheit, Kultur und Nahversorgung entwickelt werden. Die städtebauliche und architektonische Qualität dieser neuen Siedlungen sollte über unterschiedli-

che Arten von Wettbewerbsverfahren gefunden werden. Die Vielfalt der Architektur und der Bauträger sollten dazu beitragen, eine gemischte Bevölkerungsstruktur zu erreichen.

Die Sicherung, Entwicklung und Gestaltung der übergeordneten Grünräume wurde im Rahmen des Konzepts „Grüngürtel Wien 1995“ im Wiener Gemeinderat beschlossen.

Praktisch gleichzeitig mit dem STEP wurde 1994 auch das in einer parallel und integrierten Art und Weise erarbeitete Wiener Verkehrskonzept vom Wiener Gemeinderat beschlossen. Es zielt einerseits auf eine enge Abstimmung zwischen Verkehrsplanung und räumlicher Planung ab und beinhaltet andererseits aus der Verkehrsplanung heraus selbst zwei zentrale Ziele und Maßnahmenpakete. Es sind dies die weitere Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs durch Investitionen im U-Bahn-Ausbau, Anschaffung neuer Fahrbetriebsmittel für U-Bahn und Straßenbahn (ULF) und u. a. Verbesserungen in der Zugänglichkeit zum ÖV sowie in der Forcierung von „public awareness“ bei den Bürgern der Stadt.

Ergänzend zu diesen investiven Maßnahmen wurde zweitens durch ordnungspolitische Maßnahmen, wie der 1993 begonnenen und 1999 für die gesamte Innenstadt – von der Donau bis zum Gürtel – eingeführten Parkraumbewirtschaftung, die Bevölkerung von Wien und den Gemeinden des Umlandes eingeladen, das Verkehrsverhalten zugunsten des Umweltverbundes – ÖV, Rad und Fußgänger – zu ändern.

Mit aller Vorsicht kann man festhalten, dass trotz mancher Ausreißer die Siedlungsentwicklung im dichtverbauten Gebiet und in den Erweiterungsgebieten strukturell und gestalterisch entlang der Vorgaben des STEP erfolgte. Dies kann u. a. dadurch untermauert werden, dass der Anteil des öffentlichen Verkehrs trotz Stadterweiterung, Erhöhung des Anteils des Transitverkehrs und Zunahme der Autobesitzer in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen hat.

Deutlich schwieriger gestaltete sich – weniger die rechtliche Sicherung – aber jedenfalls der Ankauf und die Entwicklung bzw. Ausgestaltung der strategischen Grün- und Landschaftsräume. Dies muss aber vor dem Hintergrund gesehen werden, dass ca. 50 % des Stadtgebietes Wien dem Grünraum zuzurechnen sind. Eine der bedeutendsten Maßnahmen dazu – die Sicherung des Wald- und Wiesengürtels im Westen der Stadt (Wienerwald) – wurde bereits im Jahr 1905 durch entsprechende Beschlüsse im damaligen Wiener Gemeinderat durchgeführt und bildete eine wesentliche Basis auch für die aktuelle Grünraumpolitik.

Nach den Äußerungen der geopolitischen Lage am Beginn der 1990er Jahre für die Stadt Wien waren ab Mitte der 1990er Jahre neuerliche Änderungen der Rahmenbedingungen erkennbar, die deutliche Auswirkung auf die Entwicklung der Städte, auch auf Wien, hatten.

Es waren dies die sprunghafte Entwicklung neuer Technologien, insbesondere im Telekommunikationsbereich, geänderte Anforderungen an die Verkehrs- und Standortpolitik durch die bevorstehende Erweiterung der Europäischen Union sowie die Veränderung der Lebensstile und Arbeitswelt. Die letztgenannten Entwicklungen führen zu neuen Arbeitsformen und Arbeitszeitmodellen sowie einem geänderten Freizeitverhalten mit Tendenzen zur urbanen 24-Stunden-Gesellschaft.

Der Strategieplan – ein neues Instrument zur Zukunftsgestaltung der Stadt

Ein zentrales Ziel des Strategieplanes ist es, unter Bewahrung und Nutzung traditionell vorhandener Qualitäten in der Stadt Wien neue Kompetenzfelder zu identifizieren, um sich als internationaler Wirtschaftsstandort zu entwickeln und zu profilieren. Dies

besonders auch vor dem Hintergrund der Gateway-Situation Wiens zu den neuen Märkten in Zentraleuropa.

Er beinhaltet neben Leitideen, Zielen und Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung der Stadt auch eine Reihe von strategischen Projekten, wodurch er eine nachvollziehbare Handlungs- und Umsetzungsorientierung aufweist.

Der Strategieplan sollte aber mehr als ein Konzept für internationales Standortmarketing sein. Er ist als gesamtstädtischer Handlungsrahmen zu verstehen, der sich mit allen zentralen Themen der Zukunft der Stadt befasst und er ist eine Einladung an alle Akteure in der Stadt, wie die Wirtschaft, die Wissenschaft und die Bevölkerung und spezifische Initiativgruppen, an der positiven Weiterentwicklung der Stadt mitzuwirken. Er richtet sich aber auch an Kooperationspartner auf regionaler, nationaler und internationaler Ebene.

Darüber hinaus enthält der Strategieplan für Wien eine kompakte Vision für die Zukunft der Stadt, die gleichsam den konkreten Zielen vorangestellt ist und sich mit folgenden Überschriften vermittelt:

Wien – Stadt mit zukunftsfähiger Entwicklung

Wien – im europäischen Verbund der Städte und Regionen

Wien – Wirtschaftszentrum in einer starken Region

Wien – Stadt der vorausschauenden Arbeitsmarktpolitik

Wien – Zentrum für Wissenschaft und Kultur

Wien – Stadt des sozialen Ausgleichs

Wien – Stadt des Miteinander verschiedener Kulturen, Religionen und Lebensweisen

Wien – Stadt der Gleichstellung der Geschlechter – Gender Mainstreaming

Wien – Stadt mit urbaner Lebens- und Erlebnisqualität

Wien – Stadt der intelligenten Mobilität

Wien – Stadt des leistbaren Wohnens in hoher Qualität

Wien – eine umweltbewusste Stadt

Wien – Sicherheit ist Lebensqualität für alle und Standortfaktor

Wien – Stadt mit perfektem Service

Methodik und Arbeitsweise bei der Erarbeitung des Strategieplanes

Die Europäische Union unterstützte mit London und Berlin zwei der größten europäischen Städte direkt, um ihre Entwicklungsstrategien in Form umfassender Studien zu bearbeiten. Die Stadt Wien war seitens der Europäischen Union eingeladen, diesen Arbeitsprozess zu begleiten und zu beobachten, wobei sich dabei eine unterschiedliche Herangehensweise bei der Erarbeitung von Strategieplänen herausstellte. Ein Anspruch des Wiener Strategieplanes war es, zwischen sektoralen Konzepten und Programmen eine geschäftsgruppenübergreifende Verknüpfung herzustellen. Ein anderer Anspruch war, das komplexe Wissen der Mitarbeiter der Stadtverwaltung gezielt und in integrierter Weise zu nutzen. Diesen Ansprüchen entsprach auch die Methode der Bearbeitung des Strategieplanes. In acht Arbeitsgruppen, deren Mitglieder nach Kompetenz und Engagement persönlich eingeladen waren, wurden innerhalb von eineinhalb Jahren Leitideen, Ziele und Maßnahmen formuliert und in einer Lenkungsgruppe, die sich aus den vom Bürgermeister und den Stadträten nominierten

Vertretern zusammensetzte, als Vorbereitung für die politische Ebene abgestimmt. Den Arbeitsgruppen zugeordnet waren jeweils zwei externe Experten, die den Arbeitsprozess begleiteten. Die Zusammenfassung der Ergebnisse in schriftlicher Form erfolgte durch die „Zukunfts Station Wien“ (G. Pirhofer).

Durch diese Arbeitsweise, nämlich die intensive Nutzung des Wissenspotentials der Verwaltung, hatte sich die Stadt Wien eine aufwendige externe Bestandsaufnahme erspart, weil durch das in allen Ressorts vorhandene Expertenwissen sowohl die Stärken als auch die Schwächen der Stadt klar definiert werden konnten. Darüber hinaus wurde bei den Mitarbeitern der Stadtverwaltung eine Identifikation mit den Inhalten des Strategieplanes erreicht, weil die Bearbeitung von innen und nicht wie z. B. in Berlin durch außenstehende beauftragte Wissenschaftler erfolgte.

Der erste Entwurf des Strategieplanes wurde in einer Regierungsklausur Mitte 1999 diskutiert und zur weiteren Bearbeitung und Vertiefung freigegeben. Diese erfolgte im Rahmen eines über sechs Monate laufenden öffentlichen „Wiener Stadtdialoges“. Eine Kerngruppe von externen Personen aus Wissenschaft, Kultur, Wirtschaft und Bildung begleitete diesen Informationsprozess. Der „Wiener Stadtdialog“ wurde in Form von fünf öffentlichen, eher politisch ausgerichteten „Stadtgesprächen“ und zehn eher fachlich ausgerichteten „Stadtforen“ mit Vertretern aus Wissenschaft, Wirtschaft und den Institutionen (qualifizierte Öffentlichkeit) abgewickelt. Die Kerngruppe hatte neben der Diskussionsleitung dieser Foren Thesenpapiere vorzubereiten und eine Zusammenfassung der Diskussionsbeiträge zu erarbeiten. Die aufgezeigten Defizite bezogen sich schwerpunktmäßig auf eine zu oberflächliche Behandlung der Themen: Gender Mainstreaming, Nachhaltigkeit und Integration. In diesem Sinne wurde der Strategieplan überarbeitet und ergänzt und im Rahmen einer Regierungsklausur im Mai 2000 von der Wiener Stadtregierung zur Kenntnis genommen.

Im Nachfolgenden nur einige Hinweise zum Inhalt der einzelnen Strategiefelder:

Das **Strategiefeld 1 – Wien engagiert sich in Europa und verstärkt regionale Kooperationen** umfasst die Chancen und Möglichkeiten der Stadt Wien in Europa und im Speziellen im Zusammenhang mit der Erweiterung der Europäischen Union. Obwohl nach wie vor ein hoher Prozentanteil der Fördermittel der Strukturfonds der Europäischen Union dem ländlichen Raum zur Verfügung stehen, wurde Ende der 90er Jahre die Bedeutung der Städte und Regionen als Wachstumspole in der Europäischen Union anerkannt und stärker ins Blickfeld der EU-Politik gerückt. So wurden u. a. in Wien im Rahmen des „Urban Forums“ im Jahre 1998 – einer gemeinsamen großen internationalen Veranstaltung der Europäischen Kommission mit der Stadt Wien – zentrale Aspekte einer europäischen Städtepolitik auf Basis der Mitteilung der Europäischen Kommission „Nachhaltige Entwicklung: ein Aktionsrahmen“ diskutiert. Relevante Inhalte sind auch in das Europäische Raumentwicklungskonzept eingeflossen. Im Sinne des Aufbaus von Stadt- und Regionalnetzwerken hat die Stadt Wien alle Möglichkeiten der europäischen Programme genutzt, um eine partnerschaftliche Zusammenarbeit insbesondere mit den Städten Prag, Budapest und Bratislava sowie Brunn, Győr, Ljubljana und Zagreb aufzubauen.

Im **Strategiefeld 2 – Wien schafft neue Perspektiven für Wirtschaft und Arbeit** werden zentrale wirtschaftspolitische Zielsetzungen der Stadt Wien dargelegt. Ein Kern der Wiener Wirtschaftspolitik ist die funktionale Spezialisierung als Transaktionszentrum West-Ost innerhalb eines breiten Sektorenbündels. Dabei wird davon ausgegangen, dass sich zukünftig die Wirtschaft intensiv an den Märkten der MOEL-Staaten orientiert, wodurch aber auch die Wettbewerbsfähigkeit der Wiener Wirtschaft auf den westeuropäischen Märkten gestärkt werden könnte. Ein Ziel ist die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit, wobei Staat und Stadt entsprechenden Organisationen Hilfestellun-

gen leisten können. Besonderes Augenmerk wird dem Ausbau der Erwerbsmöglichkeiten für Frauen und Jugendlichen geschenkt. Dafür sollen Möglichkeiten für eine laufende Qualifizierung im Hinblick auf ein lebenslanges Lernen, u. a. durch die Intensivierung der Einrichtung von Fachhochschulen, angeboten werden.

Wie in den meisten Zukunftsperspektiven europäischer Großstädte sind im **Strategiefeld 3** jene Aktivitäten zusammengefasst, die **dem Wissen, der Bildung, der Kultur und der Freizeit** als einen neuen Produktionsfaktor neben Boden, Kapital und Arbeit zukünftig besondere Bedeutung zumessen. Es ist inzwischen allgemein anerkannt, dass die Wissensbasis ein wichtiges Kapital darstellt. Wissen ist mehr als Information und bezieht Praxis, Erfahrung und die Anwendung des Alltagswissens mit ein. Wichtig dabei ist der Wissenstransfer zu den Anwendern in der Wirtschaft, insbesondere zu den Klein- und Mittelbetrieben. Wissen, Kultur und Kunst sind die Grundlagen einer humanen Gesellschaft, deshalb wird das Ziel der Schaffung von flexiblen Rahmenbedingungen verfolgt und die Schaffung einer Atmosphäre, die Innovation und Kreativität erlauben. Die Qualität des Stadtraumes in Wien in seiner Vernetzung mit dem freien Landschaftsraum ist grundsätzlich positiv bewertet.

Im **Strategiefeld 4** setzt sich der Strategieplan mit dem Thema der **Erhaltung und Stärkung der Qualität von Naturraum und Stadtraum auseinander**. Die Lebensbedingungen in einer Stadt sind als ein ganzheitliches System zu begreifen. In städtischen Agglomerationen ist im Sinne der Nachhaltigkeit eine laufende Abstimmung zwischen ökologischen, sozialen und ökonomischen Anforderungen notwendig. Sowohl für die Bevölkerung von Wien als auch im Rahmen des internationalen Wettbewerbes ist daher die Pflege des Grün- und Landschaftsraumes mehr denn je eine öffentliche Aufgabe.

68 % der Besucher Wiens kommen auch wegen der architektonischen Erscheinungsform der Stadt nach Wien. Die Fortsetzung der Bemühungen Wiens, den Stadtkörper, u. a. durch die Erneuerung der historisch wertvollen Bausubstanz zu erhalten und neue, zeitgemäße Architektur zu forcieren, ist auch zukünftig von strategischer Bedeutung. Gerade in Zeiten des sich Treffens oder vielleicht Verlierens im virtuellen Raum steigt die Nachfrage und Nutzung des öffentlichen Raumes in Form von ruhigen, intimen Plätzen, aber auch in Form von inszenierten, mit attraktiven urbanen Leben erfüllten Bereichen (Stichwort: Eventkultur).

Bei allen internationalen Rankings, die sich auf die Lebensqualität einer Stadt beziehen, liegt Wien im absoluten Spitzenfeld. Auch diese gute Ausgangslage, aber vor allem das Ziel des Ausbaus der Lebens- und Umweltqualität für die Bewohner der Stadt sind die Grundlage für das **Strategiefeld 5 – Wien bleibt Stadt der Lebens- und Umweltqualität**. So sind im Stadtentwicklungsplan und im Verkehrskonzept der Stadt einerseits die Fortsetzung der Stadterneuerung und andererseits eine maßvolle Entwicklung an der Peripherie zentrale Themenstellungen, allerdings mit starkem Bezug zu einer gesunden Umwelt. Diese Ziele decken sich auch mit den Zielsetzungen und Maßnahmen einer umweltorientierten Verkehrsplanung in Wien, die auf die Stärkung der Verkehrsarten des Umweltverbundes abzielt. Eine Bestätigung für diese integrierte Stadt- und Verkehrsplanung ergibt sich u. a. aus der positiven Entwicklung des Modal Split. Dieser hat trotz der Zunahme der Zahl der privaten PKWs und der Stadterweiterung in den 90er Jahren, wie bereits vorher erwähnt, sich zugunsten der Nutzung des öffentlichen Verkehrs positiv verändert.

Dieses Strategiefeld enthält aber auch Zielsetzungen für eine integrative Politik des friedlichen und gleichberechtigten Miteinanders verschiedener Kulturen, Religionen und Lebensweisen. Geregelter Zuwanderung ist in einer europäischen Metropole der Normalfall. Auch die besondere Forcierung von Gender Mainstreaming sowie das Ziel, für Frauen und Männer gleichwertige Lebensbedingungen zu schaffen, ist ein wichtiger Aspekt der Wiener Stadtpolitik.

Gerade in den innerstädtischen Gebieten hat die „sanfte Stadterneuerung“ der letzten beiden Jahrzehnte unter Einbeziehung der lokalen Bevölkerung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung viel erreicht. Die Fortsetzung dieser Strategie stärkt die Stadtstruktur.

Zur Umsetzungsorientierung des Strategieplanes

Zur Konkretisierung und Umsetzung der vorhin aufgezeigten Leitbilder und Zielsetzungen für die zukünftige Entwicklung der Stadt Wien wurden gemeinsam mit allen Geschäftsgruppen der Stadt insgesamt 33 Strategische Projekte identifiziert. Diese Projekte, die zum Teil querschnittsorientiert zu realisieren waren, sind den einzelnen Strategiefeldern zugeordnet. Die Darstellung der strategischen Projekte umfasst neben der Zielrichtung auch die Vorgangsweisen, Umsetzungszeiträume, die Projektverantwortlichen und teilweise die Kosten.

In diesem Sinne sind die strategischen Projekte auch gut geeignet, in sinnvollen zeitlichen Abfolgen einer Evaluierung unterzogen zu werden. Eine Aufgabenstellung, die im Hinblick auf den Prozesscharakter des Strategieplanes auch vorgesehen ist und durchgeführt wird. Neben der Evaluierung war es auch ein Ziel, die Umsetzung des Strategieplanes in koordinierter Weise zu betreiben.

Dieser Umsetzungs- und Vertiefungsprozess wurde Ende 2002 eingeleitet. Der vielleicht wichtigste Erfolg war die inzwischen abgeschlossene Vorarbeit zur Entwicklung einer staatsgrenzend überschreitenden Europaregion. Bestärkt wurden diese Intensionen durch eine im Herbst 2003 beschlossene Absichtserklärung der Landeshauptleute von Wien, Niederösterreich und des Burgenlandes gemeinsam mit deren Kollegen aus Tschechien, der Slowakei und Ungarn bzw. der größeren Städte in dieser Region. Diese politische Erklärung schafft die Legitimation und die Voraussetzungen, im Rahmen eines Interreg-IIIa-Projektes in den nächsten 2,5 Jahren einen gemeinsamen Wirtschafts- und Lebensraum in dieser Region zu schaffen. Inhalte des Strategieplanes werden auch auf den derzeit in Bearbeitung findenden Stadtentwicklungsplan, der 2005 beschlossen werden soll und die räumliche Entwicklungsstrategie der Stadt darstellt, heruntergebrochen.

Die Evaluierung und Fortschreibung des Strategieplanes für Wien wird bis Mitte des Jahres 2004 abgeschlossen sein.

Innovative Stadtteilarbeit als Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung

Mag. Theresia Lung

Das Quartiersentwicklungskonzept Hamburg-Altona-Lurup

Im Zuge sozialer und räumlicher Polarisierung haben sich in vielen deutschen Städten benachteiligte Stadtteile (Quartiere) mit einer Vielfalt an Problemen entwickelt, denen mit herkömmlichen, sektoral ausgerichteten Politik- und Verwaltungsansätzen nicht mehr wirkungsvoll begegnet werden kann. Die Stadt Hamburg hat als eine der ersten deutschen Großstädte mit speziellen Programmen auf diese Polarisierung reagiert, beispielsweise mit einem Armutsbekämpfungsprogramm (ab 1994).

Die anhaltenden Sparzwänge der öffentlichen Hand führten 1999 zu Verwaltungsvereinbarungen zwischen dem Bund und den Ländern, und es wurde das Programm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ (kurz: soziale Stadt genannt) gestartet. Anspruch des Programms ist es, Entwicklungsprozesse in Gang zu setzen, welche die sozialen Problemgebiete zu selbständig lebensfähigen Stadtteilen mit positiver Zukunftsperspektive machen sollen. Im Rahmen des Programms soll die baulich-räumlich orientierte traditionelle Städtebauförderung als Leitprogramm mit anderen für die Stadtentwicklung relevanten Politikfeldern zu einem neuen integrativen Ansatz verknüpft werden (Mittelbündelung). Dazu ist es notwendig, Ressortgrenzen zu überwinden und unterschiedliche Behörden und Einrichtungen miteinander zu vernetzen (Kooperation). Einzelne Förderprogramme sowie das Ressort handeln in den Kommunen sollen sich auf einzelne Stadtteile beziehen (sozial-räumliche Ausrichtung der Verwaltung) und aufeinander abgestimmt werden. Mitentscheidend für ein erfolgreiches Vorgehen sind die Einbeziehung der Einwohner, der lokalen Akteure und der (lokalen) Wirtschaft sowie die Erprobung der für den Gesamtprozess notwendigen neuen Management- und Organisationsformen.²⁸

Lurup liegt im Bezirk Hamburg-Altona und besteht aus den räumlich voneinander getrennt liegenden Siedlungsbereichen „Flüsseviertel“ und „Lüdersring/Lüttkamp“. 1998 wurden die beiden Gebiete zu einer Förderzone des Hamburger Senatsprogramms „Soziale Stadtteilentwicklung“ zusammengefasst. Seit 1999 ist das Gebiet gleichzeitig Modellgebiet im Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“.

Infolge räumlicher Konzentration des öffentlich geförderten Wohnbaus in Lurup und bundesgesetzlicher Regelungen für den Bezug einer Sozialwohnung kam es zu einer Konzentration baulicher und sozialer Probleme. Das Spektrum der Problemfelder umfasst in Lurup neben strukturellen Problemen des Wohnens, Arbeitens und Verkehrs Generationenkonflikte, vorherrschendes niedriges Bildungs- und Qualifikationsniveau,

²⁸ Thomas Franke, Gaby Grimm: Quartiersmanagement: Systematisierung und Begriffsbestimmung. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik, Internetseite „Soziale Stadt“, September 2001.

Armut und Arbeitslosigkeit bis hin zur pauschalen Stigmatisierung einzelner Siedlungsbereiche.²⁹

Die soziale Stadtteilentwicklung im Modellgebiet Hamburg-Altona-Lurup basiert auf einem integrierten Quartiersentwicklungskonzept (kurz QUEK genannt). Dieses ist in die gesamtstädtischen Entwicklungsstrategien eingebunden. Der erste Entwurf des Entwicklungskonzeptes stammt aus dem Jahr 2000. Erstellung und Fortschreibung des QUEK sind Aufgaben des Quartiersmanagements, mit dem das Bezirksamt Altona die Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg mbH (STEG) beauftragt hat. Die Erarbeitung erfolgt gemeinsam mit allen Akteuren der Quartiersentwicklung – dem Stadtteilgremium „Luruper Forum“, der örtlichen Politik, dem Bezirksamt Altona, das auch die Abstimmung mit den jeweiligen Fachbehörden vornimmt. Die Einbindung der Quartiersbevölkerung und lokal relevanter Akteure erfolgt über Partizipationsmöglichkeiten im „Luruper Forum“ sowie durch Bürgerversammlungen, Workshops und andere Methoden. Das „Luruper Forum“ und die Bezirksversammlung Altona beschließen die Zielsetzungen des QUEK, das anschließend der Senatskommission vorgelegt wird.³⁰

Zur Rolle des Quartiersmanagements

Im Auftrag des Bezirksamtes Altona unterstützen die QuartiersmanagerInnen der STEG Hamburg die Eigeninitiativen und Aktivitäten der Bevölkerung in den Luruper Programmgebieten sowie anderer engagierter Akteure im Stadtteil. Das Quartiersmanagement initiiert und fördert die Entwicklung von Projekten, ist zentrales Bindeglied zwischen allen Beteiligten, unterstützt den Aufbau von Netzwerken und ist verantwortlich für das Controlling.³¹

Zur Rolle des „Luruper Forums“

Im „Luruper Forum“ arbeiten Menschen zusammen, die in Lurup wohnen, arbeiten, Gewerbe treiben, und/oder sich in Initiativen, Vereinen, als MitarbeiterInnen von Einrichtungen, Wohnbaugesellschaften, als PolitikerInnen und VertreterInnen der Verwaltung für die Verbesserung der Lebensverhältnisse in Lurup einsetzen. Im Forum werden Neuigkeiten aus dem Stadtteil ausgetauscht, Anliegen und Probleme vor Ort mit den Zuständigen aus Politik und Verwaltung besprochen, Ideen und Initiativen vorgestellt und beraten, weiters wird über Vorschläge für Projekte, die mit den Mitteln der Sozialen Stadtteilentwicklung gefördert werden sollen, diskutiert und schließlich werden ausgewählte Projekte und Maßnahmen zur Förderung empfohlen. Das Forum ist berechtigt, jährlich insgesamt 20.000 Euro für kleinere Projekte aus dem STEP-Verfügungsfonds zu vergeben.

Das Forum kann zu bestimmten Themen Arbeitsgruppen einrichten, die das Forum informieren und beraten. Zur Zeit bestehen folgende Arbeitsgruppen (AG's): AG Post, AG Schule, AG Runder Tisch Jugendarbeit Flösseviertel, AG Kultur, AG Quartiersentwicklung und AG Verkehr. Außerdem hat das Forum AnsprechpartnerInnen zu den Themen Agenda 21, Naturschutz und Senioren.

Im Sinne des Sozialen Stadtteilentwicklungsprogramms (STEP) ist das „Luruper Forum“ Stadtteilbeirat. Das Forum diskutiert und verabschiedet das vom Quartiers-

²⁹ <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/programmgebiete.htm> (Jänner 2004)

³⁰ <http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/band10/2.1-hamburg-quartiersentwicklungskonzept>. (Jänner 2004)

³¹ <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/quartiersmanagement.htm> (Jänner 2004)

management zu erstellende Quartiersentwicklungskonzept und entscheidet – wie bereits erwähnt – über die Verwendung der Mittel aus dem STEP-Verfügungsfonds.³²

Ziele der Quartiersentwicklung in Lurup

Die nachfolgenden, den Handlungsfeldern zugeordneten Ziele stammen aus dem aktuellen Quartiersentwicklungskonzept (Stand 2002).³³

Handlungsfeld Bürgermitwirkung und Stadtteilleben:

- Förderung des nachbarschaftlichen Zusammenlebens durch Schaffung geeigneter Treffpunkte und Orte
- Unterstützung von Selbsthilfeprojekten bzw. -initiativen durch Vermittlung von Know-how
- Entwicklung eines „Luruper Netzwerkes“ durch Förderung der Kooperation zwischen stadtteil- und quartiersbezogenen Initiativen, Vereinen etc.
- Anregung privatwirtschaftlichen Engagements durch Entwicklung von öffentlichkeitswirksamen Aktionen und Projekten, die eine direkte Unterstützung ermöglichen
- Sicherstellen einer kontinuierlichen Öffentlichkeitsarbeit nach „Innen und Außen“ über alle programmrelevanten Aspekte
- Unterstützung der BewohnerInnen, ihre Bedürfnisse und Interessen zu artikulieren, sich mit anderen darüber auszutauschen und gemeinsam Lösungen zu entwickeln und zu realisieren
- Strukturelle und organisatorische Weiterentwicklung des „Luruper Forums“ als „Ort“ der Begegnung, Beratung, Selbstorganisation und Artikulation der Interessen des Stadtteils
- Förderung einer Kultur der Beteiligung durch Erprobung neuer und Anwendung bewährter Aktivierungs- und Beteiligungsmethoden, um eine direkte Mitwirkung von BewohnerInnen an der Entwicklung und Realisierung von Konzepten und Projekten dauerhaft zu verankern
- Unterstützung und Ausbau der Infrastruktur zur Förderung ehrenamtlichen Engagements
- Anerkennung ehrenamtlichen Engagements
- Stärkere Vermittlung gemeinwesenorientierter Sichtweisen und sozialer Kompetenzen in sozialisierenden Institutionen wie z. B. Schulen, Sportvereinen

Handlungsfeld Arbeit, Ausbildung und Beschäftigung:

- Verbesserung der Zugangschancen zum Arbeitsmarkt (insbesondere für Langzeitarbeitslose, Jugendliche und Frauen) durch Schaffung eines Netzwerkes zur Beratung, Qualifizierung und Beschäftigung
- Förderung der Kooperation zwischen Schulen und Betrieben im Bereich der Vermittlung von Ausbildungs- und Praktikumsplätzen
- Unterstützung der Jugendlichen beim Übergang von der Schule ins Berufsleben durch Entwicklung geeigneter Konzepte und Angebote

³² <http://www.unser-lurup.de/stadteileentwicklung/luruperforum.htm> (Jänner 2004)

³³ <http://www.unser-lurup.de/stadteileentwicklung/quartiersentwicklungskonzept.htm> (Jänner 2004)

- Schaffung zusätzlicher, niedrighschwelliger (Teilzeit-)Arbeitsangebote in Kooperation mit lokalen Unternehmen und Beschäftigungsträgern (insbesondere für Langzeitarbeitslose, Jugendliche und Frauen) durch Einsatz von Förderprogrammen
- Vermittlung arbeitsloser BewohnerInnen aus Lurup auf Arbeitsplätze, die mit der ARENA im Volkspark neu entstehen
- Erhöhung der Mobilität von (arbeitslosen) BewohnerInnen zur Verbesserung der Anbindung des vorhandenen Arbeitskräftepotentials an die Gesamtstadt

Handlungsfeld Lokale Wirtschaft und Nahversorgung:

- Förderung und Entwicklung des bestehenden Gewerbes
- Unterstützung von ExistenzgründerInnen
- Steigerung der Attraktivität des Quartierszentrums Lüdersring durch ökonomische Stabilisierung des Nahversorgungszentrums
- Stärkung des (Stadtteil-)Zentrumsbereiches Elbgau-Passagen
- Schaffung quartiersnaher Arbeitsplätze durch die planerische und stadträumliche Entwicklung einzelner Bereiche
- Einrichtung lokaler Informations- und Beratungsangebote für Gewerbetreibende in Kooperation mit dem Bezirksamt, der Wirtschaftsbehörde, den Kammern u. a.

Handlungsfeld Gesellschaftliche Infrastruktur:

- Optimierung des Kinderbetreuungsangebotes
- Frühzeitige Bereitstellung psychomotorischer Hilfen für Kinder, die in ihrer Entwicklung beeinträchtigt sind
- Schaffung von offenen, niedrighschwelligeren Freizeitangeboten für Kinder von 6 bis 14 Jahren, insbesondere am Lüdersring
- Entwicklung von wirtschaftlich und sozial tragfähigen Projekten zur Versorgung von Kindern und Jugendlichen mit gesunden Mahlzeiten
- Entwicklung und Ausbau von Sportangeboten für Kinder und Jugendliche in Kooperation mit Vereinen/Trägern
- Entwicklung und Realisierung von Konzepten und Projekten im Rahmen von „Schule und Nachbarschaft“
- Gemeinwesenorientierte Weiterentwicklung der Jugendsozialarbeit und ihrer Angebote
- Entwicklung und Unterstützung von Projekten zur Förderung der Gesundheit von Frauen, insbesondere von alleinerziehenden Müttern
- Unterstützung bestehender Seniorengruppen und Ausbau des Angebotes
- Entwicklung unterschiedlicher Angebote zur Prävention vor Gewalt, Sucht und Kriminalität
- Ermöglichung und Förderung der gesellschaftlichen Teilhabe von ethnischen und kulturellen Minderheiten durch die Entwicklung gemeinwesenorientierter Projekte
- Weiterentwicklung des „Netze-Centers“ zu einem sozialen und kulturellen Zentrum für das nördliche Flusseviertel
- Optimierung der Nutzungsmöglichkeiten von Räumen in Einrichtungen
- Förderung stadtteilbezogener, kultureller Angebote und Aktivitäten

Handlungsfeld Wohnen:

- Fortsetzung der Instandsetzung und Modernisierung des Mietwohnungsbestandes
- Verbesserung des Wohnungsangebotes für Familien, Wohngemeinschaften, Senioren und Menschen mit Behinderungen
- Entwicklung von quartiersbezogenen Belegungskonzepten
- Verbesserung der Kommunikation zwischen Mietern und Vermietern
- Förderung der Bildung von (öffentlich gefördertem) Wohnungseigentum im Zuge von Neubaumaßnahmen und der Zusammenlegung von Wohnungen
- Erhöhung der Sicherheit und Sauberkeit in den Wohngebäuden durch eine entsprechende Gestaltung und Ausstattung des Wohnumfeldes
- Anbindung der Quartiere an den übergeordneten Freiraumverband (Volkspark-Achse) durch Schließung von Lücken im Wegenetz
- Verbesserung des Freiraumangebotes für Kinder und Jugendliche in Verbindung mit einer Gestaltung von Schwerpunktbereichen für unterschiedliche Altersgruppen
- Bereitstellung von privaten Freiflächen für Mieter von Geschosswohnungsbauten zur individuellen oder gemeinschaftlichen Nutzung
- Naturnahe Gestaltung einzelner, kleinerer ungenutzter Grünflächen
- Erhöhung der Sauberkeit öffentlicher und privater Freiflächen
- Lärminderung auf Spiel- und Sportplätzen durch entsprechende bautechnische Ausführungen

Handlungsfeld Verkehr und Mobilität:

- Optimierung der Erreichbarkeit der Quartiers- und Nahversorgungszentren für den nichtmotorisierten Verkehr
- Schaffung zusätzlicher Kfz-Stellplätze im nördlichen Flusseviertel und im Bereich Lüttkamp
- Modernisierung und barrierefreie Gestaltung öffentlicher und privater Gehwege
- Erhöhung der Verkehrssicherheit in der Langbargheide
- Einbeziehung der STEP-Gebiete in geplante Vorhaben zur Optimierung der ÖPNV-Anbindung des Stadtteils

Beispiele für Maßnahmen und Projekte zur Umsetzung des Quartiersentwicklungskonzeptes

Stadtteil-Laden Lurup

Im Juni 2000 wurde der Stadtteil-Laden Lurup im Einkaufszentrum Elbgau-Passagen eröffnet. Er entwickelte sich rasch zu einer Anlauf- und Beratungsstelle und zu einem zentralen Kommunikationsort.

Der Stadtteil-Laden, Sitz des Quartiersmanagements, lädt ein, sich über die Stadtentwicklung in Lurup zu informieren, er bietet eine Fülle von Informationen zu einzelnen Projekten, Veranstaltungen, Aktionen, Einrichtungen, Akteuren usw. innerhalb und außerhalb des Quartiers. Er ist auch Stützpunkt des „Luruper Forums“ und Treffpunkt für die Redaktion der Stadtteilzeitung „Lurup im Blick“. Hier laufen außerdem die Fäden des „Luruper Netzwerkes“ zusammen. In Absprache mit dem Quartiers-

management kann der Stadtteil-Laden auch als Versammlungsort für Treffen von Arbeitsgruppen, Initiativen usw. genutzt werden. Die Funktion als Beratungsstelle wird im Stadtteil-Laden zusätzlich durch das Angebot einer Mieterberatung und einer Bürgersprechstunde der Polizei gestärkt.³⁴

Stadtteilzeitung „Lurup im Blick“

Die Stadtteilzeitung „Lurup im Blick“ existiert zwar schon seit 1998, erscheint jedoch seit 2001 häufiger (monatlich). Sie entsteht in Zusammenarbeit des „Luruper Forums“ mit dem Quartiersmanagement. Sie dient neben der Berichterstattung dem Stadtteilmarketing zum Zweck der Imageverbesserung des Gebietes. Überwiegend ehrenamtlich tätige Redakteure betreiben Öffentlichkeitsarbeit für Projekte und Aktivitäten im Quartier und rufen zur Mitwirkung und Beteiligung an konkreten Vorhaben auf.³⁵

„Job Club Mobil“

„Job Club Mobil“ ist ein Schlüsselprojekt der Quartiersentwicklung seit 2002. Ein wesentliches Ziel dieses Projekts ist es, an Jugendliche und Langzeitarbeitslose, welche Arbeitsämter und andere behördliche Eingliederungsangebote meiden, heranzukommen. In Zusammenarbeit mit örtlichen Einrichtungen (Kinder- und Familienzentrum, Straßensozialarbeit, Haus der Jugend, Großstadtmission) wurde ein Bus mit einem kontinuierlichen Beratungsangebot eingerichtet. Die Menschen werden vor Ort angesprochen und über verschiedene Hilfsangebote motiviert, ihre Situation zu ändern. Das mobile Beraterteam unterstützt individuell die Berufswegeplanung und betreut und begleitet die Menschen unter Hinzuziehung weiterer möglicher Hilfeleistungen. Durch die gute Vernetzung mit den lokalen Einrichtungen, weiteren unterstützenden Institutionen und den Behörden kann so ein umfassendes Informations-, Betreuungs- und Beratungsangebot offeriert werden, das sich allen Problemen der Menschen widmet (also auch Sucht, Schulden, Unfähigkeit im Umgang mit Behörden usw.). Die Nutzung der „Job Club Mobil“-Angebote ist vertraulich und kostenlos.³⁵

„Frauenoase Lurup“

Die „Frauenoase Lurup“ konstituierte sich als neues Netzwerk engagierter Frauen unterschiedlichster Herkunft im Jahr 2000. Inzwischen ist die Oase als gemeinnütziger Verein anerkannt. Über Veranstaltungen, Zukunftswerkstätten, Workshops, Frauenbrunch und andere Beteiligungsmethoden wird versucht, Frauen aus allen sozialen Schichten zu aktivieren und zur Mitarbeit im Verein zu bewegen.

Ein Ziel, das die „Frauenoase Lurup“ verfolgt, ist die Errichtung eines orientalischen Bades als Attraktion über den Stadtteil hinaus. Die Projektentwicklung wird ehrenamtlich organisiert und gestaltet sich aus mehreren Gründen schwierig. So sind beispielsweise viele Frauen in Lurup nur über persönliche Ansprache zu erreichen.³⁶

Kinder- und Familienzentrum Lurup (kurz „KiFaZ“ genannt)

³⁴ <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/quartiersmanagement.htm> (Jänner 2004)

³⁵ <http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/zwischenbilanzkongress...> zitiert nach Breckner I., Hermann H. (Dez. 2003)

³⁶ Gesellschaft für Sozialwissenschaftliche Stadtforschung: Aktivierungs- und Beteiligungsmethoden in der Sozialen Stadtteilentwicklung. Fachdialog und Podiumsdiskussion am 06.07.2001 im Kölibri, Hamburg. Eine Dokumentation der GSS. Teil 2: Die Projekte.

Das Kinder- und Familienzentrum ging aus einer Selbsthilfe-Initiative hervor und wurde im Jahr 2000 im Flüsseviertel eröffnet. Die neue Einrichtung entwickelte sich mit ihrem ungewöhnlichen Konzept rasch zu einem Treffpunkt aller Altersgruppen und zu einem wichtigen Knotenpunkt der Stadtteilkommunikation. Die Finanzierung des „KiFaZ“ wurde vom Deutschen Kinderschutzbund übernommen.

Das „KiFaZ“ ist heute ein offener Stadtteiltreff für Mütter, Familien und Kinder mit Beratungsangebot. Das familienfreundliche Café hat dreimal pro Woche geöffnet und bietet günstige Mahlzeiten an. Es besteht auch die Gelegenheit, dass Erwachsene unter sich oder Erwachsene mit Kindern gemeinsam Aktivitäten verrichten können, beispielsweise kochen, basteln, nähen oder turnen. Dies fördert die Integration. Darüber hinaus bietet das „KiFaZ“ Beratung für individuelle Anliegen und für Menschen in schwierigen Lebenssituationen an. Außerdem gibt es günstig Second-Hand-Kleidung, Arbeitsberatung vom „Job Club Mobil“, Kultur- und Informationsveranstaltungen rund um Familie und Gesundheit.³⁷

SAGA/Pro Quartier Projektbüro Lurup

Die SAGA ist ein lokaler Wohnbauträger und ist im Besitz größerer Siedlungen in Lurup. Im Auftrag der SAGA-Geschäftsstelle Osdorf arbeitet Pro Quartier in den Gebieten Lüdersring, Lüttkamp und im Flüsseviertel mit dem Ziel, die Wohn- und Lebensqualität und Mieterzufriedenheit zu verbessern. Die Projekte reichen von Mietergemeinschaftsräumen, Kinderspielflächen, Freizeitflächen für Jugendliche, Gestaltung von Mietergärten, Nachbarschaftstreffpunkten und Freizeitaktivitäten, welche gemeinsam mit den Bewohnern, Kindern und Jugendlichen geplant werden, bis zu Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und der Reduzierung von Müll.³⁷

Familienservicestation Koala e. V.

Die Familienservicestation unterstützt kurzfristig alleinerziehende, ältere, kranke und behinderte Menschen, die auf Hilfe angewiesen sind (z. B. durch Einkäufe, Botengänge, Kinderbetreuung, Haushaltsführung usw.). Die Servicestation bietet sechs Frauen, die bisher auf Sozialhilfe angewiesen waren, auf ein bis zwei Jahre 25-Stunden Arbeitsplätze mit Qualifizierung in den Bereichen Hauswirtschaft, Alten- und Kinderpflege. Die Servicestation verfügt auch über ein Café, wo es einmal in der Woche ein Frauenfrühstück mit Kinderbetreuung gibt. Außerdem bietet ein Schreibbüro Hilfe beim Formulieren von Briefen und Bewerbungen und vermittelt Grundkenntnisse für den Umgang mit dem PC.

Anmerkung zur Finanzierung der sozialen Stadtteilentwicklung: Neben Mitteln des Bund-Länder-Programms „Soziale Stadt“ sind viele andere Finanzquellen die Basis für die Realisierung der einzelnen Maßnahmen und Projekte.

Das Quartiersentwicklungskonzept Hamburg-Altona-Lurup wurde vom Deutschen Institut für Urbanistik als Good-Practice-Beispiel bewertet. Dies gilt gleichfalls für das nachfolgend vorgestellte Projekt.³⁸

³⁷ <http://www.unser-lurup.de/service/initiativen/hilfe.htm> (Jänner 2004)

³⁸ Deutsches Institut für Urbanistik: Good Practice in Altbau- und gemischten Quartieren. Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ (Arbeitspapiere zur Sozialen Stadt, Bd. 10, Berlin Juni 2003).

Links und Informationen

- ²⁸ Thomas Franke, Gaby Grimm: Quartiermanagement: Systematisierung und Begriffsbestimmung. Berlin: Deutsches Institut für Urbanistik, Internetseite „Soziale Stadt“, September 2001.
- ²⁹ <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/programmgebiete.htm> (Jänner 2004)
- ³⁰ <http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/band10/2.1-hamburg-quartiersentwicklungskonzept> (Jänner 2004)
- ³¹ <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/quartiersmanagement.htm> (Jänner 2004)
- ³² <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/luruperforum.htm> (Jänner 2004)
- ³³ <http://www.unser-lurup.de/stadtteilentwicklung/quartiersentwicklungskonzept.htm> (Jänner 2004)
- ³⁴ [http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/band10/2.1-hamburg-quartiersentwicklungskonzept ...](http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/band10/2.1-hamburg-quartiersentwicklungskonzept...) (Jänner 2004)
- ³⁵ http://www.sozialestadt.de/veroeffentlichungen/arbeitspapiere/zwischenbilanz_kongress/ zitiert nach Breckner I. und Hermann H. (Dez. 2003)
- ³⁶ Gesellschaft für Sozialwissenschaftliche Stadtforschung: Aktivierungs- und Beteiligungsmethoden in der Sozialen Stadtteilentwicklung. Fachdialog & Podiumsdiskussion am 6. 7. 2001 im Kölibri, Hamburg. Eine Dokumentation der GSS. Teil 2: Die Projekte.
- ³⁷ <http://www.unser-lurup.de/service/initiativen/hilfe.htm> (Jänner 04)
- ³⁸ Deutsches Institut für Urbanistik: Good Practice in Altbau- und gemischten Quartieren. Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ (Arbeitspapiere zur Sozialen Stadt, Bd. 10, Berlin Juni 2003).

Deutsches Institut für Urbanistik: Good Practice in Neubauquartieren. Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“, bearbeitet durch empirica (Arbeitspapiere zur Sozialen Stadt, Bd. 9, Berlin 2003).

Anmerkung: Für die erste Phase der Umsetzung des Programms „Soziale Stadt“ (bis 2003) wurde dem Deutschen Institut für Urbanistik auch die Funktion einer Informations-, Beratungs- und Dokumentationsagentur übertragen. Das Institut hat ein bundesweites Informationsnetzwerk zur „Sozialen Stadt“ aufgebaut.

Stadtteilgenossenschaft Wedding für wohnortnahe Dienstleistungen e. G.: Berlin – Bezirk Mitte³⁹

Im Oktober 2000 wurde auf Initiative des Vereins „Kommunales Forum Wedding e. V.“ die „Stadtteilgenossenschaft Wedding für wohnortnahe Dienstleistungen e. G.“ gegründet. Die Genossenschaft nahm im März 2001 ihren Betrieb auf. Die Gründungsmitglieder waren Bewohnerinnen und Bewohner, Arbeitslose sowie Vertreter verschiedener Organisationen und des lokalen Gewerbes. Sie wollten sich nicht länger mit hoher Dauerarbeitslosigkeit im Ortsteil Berlin-Wedding (seit Jahren um die 20 %) und der wirtschaftlichen Abwärtsentwicklung in ihrem Quartier Sparrplatz/Sprengelkiez abfinden.

³⁹ Deutsches Institut für Urbanistik: Good Practice in Altbau- und gemischten Quartieren. Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ (Arbeitspapiere zur Sozialen Stadt, Bd. 10, Berlin Juni 2003).

Entstehungshintergrund – „Arbeit für mehr Lebensqualität im Stadtteil“

Der Verein „Kommunales Forum Wedding e. V.“ ist eine Netzwerkeinrichtung im Bezirk. Unter dem Motto „Arbeit für mehr Lebensqualität im Stadtteil“ initiiert und unterstützt er seit 1988 die Zusammenarbeit zwischen Repräsentanten des öffentlichen, des privaten und des gemeinnützigen Sektors, die nachbarschaftliche Selbsthilfe sowie lokale Beschäftigungsinitiativen.

Bereits seit der Mitte der 90er Jahre suchte der Verein „Kommunales Forum Wedding e. V.“ nach einem wirtschaftlichen Unternehmenskonzept, mit dessen Hilfe es gelingen sollte, im Quartier begonnene Projekte, neu entstandene Dienstleistungen und Beschäftigungsangebote für Arbeitslose auf Dauer tragfähig zu organisieren. Man orientierte sich dabei an ausländischen Vorbildern, die allerdings aufgrund bestehender Rahmenbedingungen nicht auf Berliner Verhältnisse übertragen werden konnten.

1997 initiierte das Kommunale Forum in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Wedding die Lokale Partnerschaft Wedding, ein Bündnis für Beschäftigung, Lebensqualität und sozialen Zusammenhalt im Bezirk. Im Rahmen dieses Bündnisses wurde das gebietsbezogene Handlungskonzept „Arbeit und Nachbarschaft“ erarbeitet.

Ein Modellprojekt unter dem Motto „Arbeit statt Sozialhilfe“ verfolgt in diesem Zusammenhang die Integration von Langzeitarbeitslosen (durch individuelle Berufsorientierung, Beschäftigung im gemeinnützigen Wirtschaftssektor, Entwicklung neuer, am lokalen Bedarf orientierter Beschäftigungsfelder usw.).

Nach und nach ist durch dieses Projekt ein Beschäftigungsverbund entstanden. Dem Verbund gehören rund 30 gemeinnützige, öffentliche und private Organisationen und Betriebe an.

Als ein Teil des Beschäftigungsverbundes ist das Projekt Stadtteilbetrieb aufgebaut worden. Und dieser Stadtteilbetrieb wurde in die Stadtteilgenossenschaft Wedding übergeführt (als erster Geschäftsbereich: „Handwerkliche Dienstleistungen“).

Arbeitsort des Projektes Stadtteilbetrieb und der Stadtteilgenossenschaft war in der Gründungsphase der Nachbarschaftsladen „Aktiv im Kiez“.

Das Unternehmenskonzept der Stadtteilgenossenschaft Wedding orientiert sich an den ökonomischen Potentialen, die im Quartier noch immer vorhanden sind und zum Teil nicht genutzt werden, sowie an Potentialen, die in den letzten Jahren geschaffen wurden.

Als Modellprojekt im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ wird der Aufbau der Genossenschaft durch das Quartiersmanagement Sparrplatz unterstützt und gefördert.

Ziele der Stadtteilgenossenschaft Wedding:

- wirtschaftliche Förderung und Betreuung ihrer Mitglieder durch gemeinschaftlichen Geschäftsbetrieb
- Entwicklung und Durchführung von beschäftigungswirksamen sozialen, kulturellen und ökologischen Projekten
- Förderung des lokalen Gewerbes
- Schaffung individuell angepasster Arbeitsplätze für Langzeitarbeitslose
- Verbesserung der Lebensqualität und des interkulturellen Zusammenlebens im Stadtteil

Durch Zusammenarbeit verschiedenster Akteure (Bevölkerung, lokale Wirtschaft, Organisationen und Institutionen, Quartiersmanagement Sparrplatz) sollen die lokale Wirtschaft gestärkt und neue Arbeitsplätze in verschiedenen Tätigkeitsbereichen geschaffen werden. Angestrebt wird, dass sich die Zahl der Mitglieder der Genossenschaft bis 2006 auf zirka 300 erhöht. Ziel ist der Aufbau eines Dienstleistungs- und Konsumverbundes, in dem die Mitglieder Dienstleistungen und Waren preisgünstiger anbieten bzw. beziehen können und Einfluss auf das Angebot und die Qualität der Produkte haben. Arbeitslose aus dem Quartier bekommen die Chance auf einen Arbeitsplatz; Kooperationspartner wie beispielsweise das lokale Gewerbe können eigene Dienstleistungen einbringen, Aufträge erteilen oder mithelfen, neue Geschäftsbereiche zu entwickeln. Für Mitglieder aus der Gruppe des lokalen Gewerbes soll die Genossenschaft darüber hinaus die Funktion einer Dienstleistungsagentur übernehmen, um beispielsweise den Austausch von Waren und Dienstleistungen untereinander zu fördern und den Umsatz zu steigern. Der entstehende Dienstleistungs- und Konsumverband wird – so hofft man – mit seinen vielfältigen praktischen Beispielen zur Überwindung der Resignation im Stadtteil führen.

Rechtsform der Genossenschaft

Die Rechtsform der Genossenschaft basiert auf den Prinzipien der Selbsthilfe, Selbstverwaltung und Eigenverantwortung. Die Genossenschaft ist ein privatwirtschaftliches Unternehmen, das sich im Eigentum seiner Mitglieder befindet. Die Mitglieder sind gleichzeitig Anteilseigner, Entscheidungsträger, Leistungsabnehmer sowie Nutznießer gemeinsamer Tätigkeiten. Die Mitgliedschaft in der Genossenschaft erfordert einen Geschäftsanteil von 50 Euro. Mitgliedsbetriebe und Beschäftigte müssen weitere Pflichtanteile zeichnen. Beitreten können alle Interessierten.

Die Genossenschaft ist als soziales Unternehmen konzipiert. Der soziale bzw. gemeinnützige Charakter wurde in der Satzung verankert, in der festgelegt wurde, dass Bilanzüberschüsse nicht an die Mitglieder ausgeschüttet werden, sondern als Rücklage im Unternehmen verbleiben und zum Aufbau neuer Geschäftsbereiche genutzt werden können.

Das Unternehmen Stadtteilgenossenschaft Wedding ist bestrebt, in drei Geschäftsbereichen Beteiligung anzubieten:

- Bereich „Handwerkliche Dienstleistungen“
Dieser Bereich umfasst Maler- und Lackiererarbeiten, kleinere Reparaturaufträge, Entrümpelungen, Maßnahmen zur Wohnumfeldverbesserung und Arbeiten im Baubereich. Im Bereich „Handwerkliche Dienstleistungen“ ist als Stammbetrieb ein Meisterbetrieb mit 6 Beschäftigten tätig. Beim Aufbau der Stammebelegschaft des Betriebes hat die Genossenschaft zur Gewährleistung von Qualität auf die Berufserfahrung von älteren Arbeitnehmern gesetzt. Zusätzlich zur Stammebelegschaft sollen weitere Arbeitnehmer, vor allem Langzeitarbeitslose, angestellt werden.
Geplant ist auch, dass in Zusammenarbeit der Mitgliedsbetriebe ein Beschäftigungspool mit Qualifizierungs- und Ausbildungsstufen zur Berufsintegration von Arbeitslosen aus dem Stadtteil entsteht.
- Bereich „Soziale Dienstleistungen“
Der Aufbau des Geschäftsbereiches „Soziale Dienstleistungen“ erweist sich als schwierig, da er aufgrund der mangelnden Kaufkraft, der Schwarzarbeit in diesem Bereich sowie aufgrund des fehlenden Fachpersonals nicht kostendeckend betrieben werden kann.

- „Dienstleistungsagentur“
Eine gemeinschaftliche Dienstleistungsagentur ist seit 2003 im Aufbau. Als „örtliches Wirtschaftsnetzwerk“ soll sie in Kooperation mit lokalen Unternehmen die gegenseitige Auftragsvermittlung, gemeinsame Angebote und die Auftragsdurchführung koordinieren. (Die Stadtteilgenossenschaft führt Aufträge entweder über den Stammbetrieb selbst aus oder vermittelt sie an die Mitgliedsbetriebe weiter.) Ziel ist die Bestandssicherung des lokalen Gewerbes und die damit verbundene Sicherung bzw. die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen. Durch gezielte Unterstützung und Ausweitung der lokalen Ökonomie soll der Aufbau langfristig selbsttragender Strukturen im Stadtteil gelingen.

Die Genossenschaft Wedding nimmt im Quartier mehrere Funktionen gleichzeitig wahr. Sie ist

- Informationsagentur für das „genossenschaftliche Leben“,
- Anbieterin eigener Leistungen,
- Kooperationspartnerin für Organisationen und Institutionen,
- Auftragsvermittlerin und Kooperationspartnerin für die lokalen Betriebe,
- Arbeitgeberin und
- gesellschaftspolitische Akteurin im Stadtteil.

Links und Informationen

^{38, 39} Deutsches Institut für Urbanistik: Good Practice in Altbau- und gemischten Quartieren. Eine Analyse im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die soziale Stadt“ (Arbeitspapiere zur Sozialen Stadt, Bd. 10, Berlin Juni 2003).

<http://www.stadtteilgenossenschaft-wedding.de> (Jänner 2004)

Achter, W. und Müller, T. (2003, 19. Mai). Stadtteilgenossenschaft Wedding für wohnortnahe Dienstleistungen e.G. – URL:

http://www.stadtteilarbeit.de/seiten/projekte/berlin/genossenschaft_wedding.htm

Das Pilotprojekt „Grätzelmanagement“ im 20. Wiener Gemeindebezirk

Allgemeines zum Pilotprojekt „Grätzelmanagement“

Im Jahr 2002 wurde in Wien das Pilotprojekt „Grätzelmanagement“ gestartet. Das Projekt wurde von der Gebietsbetreuung – MA 25, dem Wiener Wirtschaftsförderungsfonds und dem Wissenschaftszentrum Wien eingerichtet. Projektträger ist der Wiener Wirtschaftsförderungsfonds. Die Gebiete, auf die sich das Projekt bezieht, liegen im 2. und im 20. Bezirk, sie sind bis Ende 2005 Ziel-2-Gebiete im Rahmen der EU-Förderpolitik.

Das Konzept für das Projekt „Grätzelmanagement“ ist an das deutsche Beispiel Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ angelehnt.

Ziel des Projektes ist es, vorhandene Mittel, Aufwendungen und Strategien problembezogen und fachbereichsübergreifend zu bündeln und diese in städtische Problemgebiete zu leiten, um dort dauerhaft die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse und die Umweltsituation zu verbessern. Mit einer integrierten Strategie, in der Maßnahmen

der „sanften Stadterneuerung“ mit denen der Arbeitsmarkt- und Qualifizierungspolitik, der Förderung der lokalen Wirtschaft und des kulturellen Angebots zusammengeführt werden, soll dies gelingen.

Für eine effektive Umsetzung des Maßnahmenpakets ist eine intensive Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Verwaltungsebenen, den Fachressorts der Verwaltung, der privaten Wirtschaft sowie privaten Haushalten erforderlich. Für die fach-, ebenen- und institutionenübergreifende Zusammenarbeit bedeutet das:

- Bündelung der bisherigen Aktivitäten (sowie der dahinterstehenden Mittel, Strategien und Maßnahmen) der einzelnen Akteure aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft, Vereinen usw.
- Einbeziehung zusätzlicher NGOs, Gruppen und Bürgerinitiativen
- Förderung der Kommunikation und Kooperation zwischen lokalen Interessengruppen
- Aktivierung der BewohnerInnen und Mobilisierung der lokalen Wirtschaft und anderer lokal relevanter Kräfte durch Einbeziehung in den laufenden Managementprozess
- Verbesserung der städtebaulichen Situation sowie des Baubestandes
- Bekämpfung von Armut und Arbeitslosigkeit mit spezifischen Beschäftigungs- und Qualifizierungsprogrammen und
- Erhaltung der sozialen „Lebensfähigkeit“ des Grätzels.⁴⁰

Eine zentrale Rolle in der Kommunikation, Information und Vermittlung fällt dabei dem Grätzelmanagement zu. Dieses ist – bildlich gesprochen – die „Schnittstelle“ zwischen Verwaltung, diversen Institutionen und Organisationen sowie allen Akteurinnen und Akteuren im Grätzel.

Für eine erfolgreiche Umsetzung des Pilotprojektes wird der Aktivierung und Mitwirkung der Grätzelbevölkerung, der dort arbeitenden Menschen und anderer im Stadtteil wichtiger Akteure eine besondere Bedeutung beigemessen, weil es letztendlich das Ziel des Projektes ist, an den endogenen ökonomischen, sozialen und kulturellen Potentialen des Grätzels anknüpfend eine Strategie der Hilfe zur Selbsthilfe zu initiieren.

Für den Projektablauf wurde ein formeller Rahmen entwickelt, in dem die Zuständigkeiten verteilt sind:

- Die Stadt (vertreten durch ihre Fachabteilungen und Fonds) als Auftraggeber gibt (nach inhaltlicher Abstimmung mit der lokalen Ebene) den strategischen Rahmen und die Ziele vor, überwacht das Erreichen der Ziele und legt die investiven Mittel im Grätzel über ihren Haushaltsplan fest.
- Die GrätzelmanagerInnen sind für die Erreichung der seitens der Stadt vorgegebenen strategischen Ziele zuständig. Sie koordinieren die Arbeit der Arbeitsgruppen, führen die Ergebnisse zusammen und bereiten sie für die Beschlussfassung durch den Beirat vor. Eine weitere Aufgabe des Grätzelmanagements ist es, jene Projekte und Maßnahmen, die als durchführbar angenommen wurden, gemeinsam mit den Akteurinnen und Akteuren vor Ort umzusetzen.

⁴⁰ Gerhard Berger: Gebietsbetreuung und Gebietsmanagement. In: Perspektiven 2-3/2002, Wohnbau in Wien. und Jens S. Dangschat: Pilotprogramm „Grätzelmanagement Wien“. Konzeptpapier A – Programmebene. Inst. für Stadt- und Regionalforschung/TU Wien, 2001

- Der Grätzelbeirat beurteilt und beschließt die für die Grätzelentwicklung vorgeschlagenen Maßnahmen. Er setzt sich aus den Grätzelmanager/Innen, Vertretern des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF), der MA 25, der MA 27, der MD-BD Infrastruktur und Stadterneuerung, des Wissenschaftszentrums, des Bezirkes und VertreterInnen der Arbeitsgruppen zusammen.
- Die Arbeitsgruppen haben die Aufgabe, konkrete Ziele und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Lebens-, Wirtschafts- und Umweltsituation im Grätzel zu erarbeiten. Die GrätzelmanagerInnen nehmen an den Treffen der Arbeitskreise teil, steuern und dokumentieren diese.
- In der Projekt- und Ideenwerkstatt erfolgen einerseits thematische Schwerpunktsetzungen, andererseits dient sie dem Austausch der einzelnen Arbeitsgruppen. In diesem Forum werden auch die BürgervertreterInnen im Grätzelbeirat gewählt.⁴¹

Projektgebiet

Das Gebiet, auf das sich das Pilotprojekt im 20. Bezirk erstreckt, ist das Viertel um den Wallensteinplatz. Es ist ein strukturschwaches Gebiet, wo seine räumliche Konzentration sozial Benachteiligter gegeben ist. Folgende sozioökonomische Indikatoren bezeugen dies:

- sinkende Bedeutung der Geschäftsstraßen im Grätzel
- hoher Anteil an Niedriglohnbeziehern
- hoher Anteil an Wohnungen aus der Bauperiode bis 1918 mit niedriger bis durchschnittlicher Ausstattungsqualität
- hoher Anteil an Beschäftigungslosen
- hoher Anteil an Migrantinnen und Migranten (rund 40 %, davon stammen rund 50 % aus dem ehemaligen Staat Jugoslawien und rund 25 % aus der Türkei)
- hoher Anteil an Kindern und Jugendlichen
- hoher Anteil an Personen mit niedrigem Bildungs- und Lebensstandard⁴²

Projektphasen/Projektverlauf

Nach dem Start des Pilotprojektes im März 2002 war das Grätzelmanagement, dessen Büro sich in zentraler Lage am Wallensteinplatz befindet, zunächst hauptsächlich mit Vernetzungstätigkeit mit relevanten Institutionen des Grätzels und Stadtteilarbeitern sowie mit anderen Ziel-2-Projekten beschäftigt. Ziele waren dabei eine erste Bestandsaufnahme über vorhandene Institutionen und Einrichtungen und die Auslotung von Kooperationsmöglichkeiten mit diesen sowie die Vorstellung des Pilotprojekts. Zum Abschluss dieser Phase fand im September 2002 das erste „Grätzelgespräch“ statt. Damit wollte das Team des Grätzelmanagements einen Dialog zwischen den im Grätzel tätigen Institutionen einleiten und in regelmäßigen Abständen mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunktsetzungen fortsetzen. Im Herbst 2002 fand das Eröffnungsfest zur Vorstellung des Grätzelmanagements statt. Ein Ziel war es, den im Grätzel wohnenden und arbeitenden Menschen das Pilotprojekt vorzustellen.

⁴¹ Gerhard Berger: Gebietsbetreuung und Gebietsmanagement. In: Perspektiven 2-3/2002, Wohnbau in Wien.

⁴² Unveröffentlichter Bericht von Michael Klug (Grätzelmanager bis Februar 2004) (Dezember 03).

Ebenfalls im Herbst 2002 wurde vom Team des Grätzelmanagements eine „aktivierende Befragung“ (in Deutsch, Serbokroatisch und Türkisch) durchgeführt – bei der Wohnbevölkerung, den Gewerbetreibenden und Kulturschaffenden, und es wurde zum „Grätzelforum“ eingeladen. Bei der ersten Veranstaltung „Grätzelforum“ im Dezember 2002 entstanden die ersten Arbeitsgruppen. Weitere Arbeitsgruppen bildeten sich auf Projekt- und Ideenwerkstätten. Diese finden seit März 2003 in etwa zweimonatigen Abständen statt.

In der Anfangsphase des Pilotprojektes erfolgte auch eine detaillierte Stärken-Schwächen-Analyse des Gebietes durch das Team des Grätzelmanagements.⁴³

Bereits ab 2003 begann die praktische Umsetzung von Ideen der Arbeitsgruppen in Form von Kleinprojekten. Es sind bislang eine Reihe von Projekten verwirklicht worden. (Einige der Kleinprojekte sind im Abschnitt Arbeitsgruppen aufgezählt.)

In der Phase der Umsetzung von Projektideen begann auch die Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für das Grätzeln, das schließlich Ende 2004 beschlossen wurde (siehe unten).

In der Anfangsphase des Projektes zeigt sich, dass manche Projektideen aufgrund der bestehenden Förderrichtlinien nicht umgesetzt werden konnten. Durch eine Neuausrichtung der Projektgelder ab 2004 hoffte man, die Diskrepanz zwischen den Interessen der BürgerInnen und Förderkriterien weitgehend zu schließen.

Das Forschungsinstitut abif stellte in der Evaluierung des Pilotprojektes im Jahr 2003 fest, dass es dem Grätzelmanagement gut gelungen ist, eine breite Bevölkerungsschicht durch aktivierende Befragung, Veranstaltungen, Pressearbeit und Informationsstellen (z. B. „Info-Tische“) anzusprechen.⁴⁴ Über eine nachhaltige bzw. ausgeweitete Beteiligung von BürgerInnen an Gestaltungsprozessen im Grätzeln konnten Ende 2003 noch keine Aussagen gemacht werden.

Im Verlauf des Projektfortgangs stellte sich jedoch heraus, dass die Aktivierung der Grätzelnbevölkerung zur Mitarbeit am Pilotprojekt zu den größten Herausforderungen des Grätzelmanagements gehört. So hat zwar beispielsweise die Zahl der Arbeitskreise zugenommen, nicht wesentlich allerdings die Beteiligung der BürgerInnen insgesamt.⁴⁵

Arbeitsgruppen⁴⁶

- **Arbeitsgruppe Verkehr**
Der Arbeitsgruppe (AG) Verkehr war von Beginn ihrer Entstehung in ihrer Tätigkeit durch sehr ausgeprägte Einzelinteressen der TeilnehmerInnen beeinträchtigt. Sie ruht derzeit. Die Ergebnisse der AG werden im Grätzelnentwicklungskonzept berücksichtigt. (Es sind dies: Neugestaltung „Eingang Wallensteinstraße“ bei der Friedensbrücke (Verkehrsorganisation) und Radfahren gegen die Einbahn in verschiedenen Straßen des Viertels.)
- **Arbeitsgruppe Jugend und Soziales**
Diese AG existiert nicht mehr. Ihr Wunsch nach einer Freizeiteinrichtung für Jugendliche konnte aufgrund der vorgegebenen Kriterien für die Finanzierung nicht

⁴⁴ abif: Evaluierung des Pilotprojektes „Grätzelnmanagement rund um den Wallensteinplatz“ im 20. Bezirk. Endbericht 11/2003 (Seite 21).

⁴⁵ Einschätzung von Martin Forstner, Grätzelnmanager (Jänner 2005)

⁴⁶ Unveröffentlichter Bericht von Michael Klug (Dezember 2003) und Grätzelnentwicklungskonzept 20. Bezirk – Entwurf/Kurzfassung (September 2004), verfasst vom Grätzelnmanagement des 20. Bezirkes.

realisiert werden. (Anmerkung: Eine Jugendeinrichtung kann nur im Zusammenhang mit Arbeits- und Qualifizierungsmaßnahmen gefördert werden.)

- **Arbeitsgruppe Gaußplatz**
Sie gibt es ebenfalls nicht mehr.
- **Arbeitsgruppe Nahversorgung**
Diese AG beschäftigte sich mit der unbefriedigenden Situation der Einkaufsstraßen (u. a. geschlossene Geschäftslokale) und den Defiziten in der Nahversorgung. Leer stehende Geschäftslokale wurden von der AG kartiert. Gleichzeitig wurde die Umgestaltung des Wallensteinplatzes verstärkt Thema der AG (konkrete Gestaltung, Nutzung des Platzes und „McDonald's – NEIN!“). Daraufhin gliederte sich die AG Nahversorgung in die AG Ja!Wa! ein.
- **Arbeitsgruppe Ja!Wa!**
Diese Arbeitsgruppe wurde vom Grätzelmanagement angeregt. Die erste Aktion der AG Ja!Wa! war die Kontaktaufnahme mit Entscheidungsträgern bezüglich der Gestaltung des Wallensteinplatzes. Erreicht wurde, dass die Bepflasterung des Platzes geändert wurde und McDonald's kein Lokal eröffnen konnte. Eine weitere Aktion der AG (in Zusammenarbeit mit dem Grätzelmanagement) war das Baustellenfest am Wallensteinplatz im Mai 2003 mit über 1.000 BesucherInnen. Längerfristige Ziele der AG sind die Entwicklung eines neuen Images für das Grätzel, die Ausarbeitung eines professionellen Entwicklungskonzeptes für das Viertel, die Entwicklung eines Anreizmodells zur Ansiedlung von Qualitätsanbietern und die Förderung der Kooperation zwischen Geschäftsleuten, Kulturbetrieben, Banken, Gastronomen und Selbständigen.
- **Arbeitsgruppe Wirtschaft und Nahversorgung**
Die Arbeitsgruppe entstand im Sommer 2004. Anlass war die unbefriedigende Situation der Einkaufsstraßen (u. a. geschlossene Geschäftslokale) und die fehlende Nahversorgung sowie der Umstand, dass sich die ursprüngliche AG Nahversorgung hauptsächlich auf Gewerbetreibende um den Wallensteinplatz fokussiert hat. Ziele der AG sind die Kontaktaufnahme mit lokalen Gewerbetreibenden und Konsumenten sowie die Umsetzung gemeinsamer Aktivitäten.
- **Arbeitsgruppe Frauen-Kultur-Treff**
Im Zuge der ersten Projekt- und Ideenwerkstatt (März 2003) stellte eine Migrantin die Idee eines „Frauen-Kultur-Treffs“ vor. Der AG Frauen-Kultur-Treff wurde als Räumlichkeit für Treffen das Lokal des Grätzelmanagements angeboten. Seit Herbst 2003 ist diese Gruppe sehr aktiv. Mindestens zweimal im Monat werden Treffen mit verschiedenen Schwerpunktsetzungen abgehalten. Zu manchen Veranstaltungen werden externe Expertinnen engagiert. Zusammen mit dem Team des Grätzelmanagements hat die Gruppe als Voraussetzung für die Finanzierung ihrer Aktivitäten aus den Mitteln des EU-Projektes ein niederschwelliges Qualifizierungsprogramm entwickelt. Über einen Projektlaufbogen wird über das Programm der Arbeitsgruppe (in 5 Sprachen) informiert. Längerfristige Ziele der AG sind die Schaffung eines Treffpunkts für Frauen verschiedener Kulturen als Integrationsmaßnahme und darauf aufbauend Informationsveranstaltungen und Schulungen zur Erhöhung der Chancen am Arbeitsmarkt bzw. als Voraussetzung für die Teilnahme am Arbeitsmarkt.
- **Arbeitsgruppe Kunst und Kultur**
Die AG Kunst und Kultur verfolgt das Ziel, Kunst und Kultur im Grätzel als eine nachhaltige Initiative für eine positive Entwicklung des Gebietes zu etablieren. Konkrete Ergebnisse der AG sind die Entwicklung bzw. Konzeption zweier Projekte: Kunst 20 und Permanent Breakfast. Geplant sind weitere Projekte, wie beispielsweise Kulturarbeit mit Jugendlichen, ein Film über die BenutzerInnen des

Augartens, die Schaffung eines Netzwerkes lokaler Ateliers usw.

Kunst 20 will eine beständig wachsende Plattform sein, auf der KünstlerInnen unterschiedlicher Sparten und Herkunft ihre Projekte verwirklichen können. Das Pilotprojekt wird Studio 20, ein modernst ausgestattetes Videostudio, sein. Unter dem Titel „Permanent Breakfast“ wird von seinem Initiator seit 1996 zu einem Frühstück im öffentlichen Raum eingeladen. Die AG Kunst und Kultur beabsichtigt, in regelmäßigen Abständen diese Veranstaltung durchzuführen.

Von der Arbeitsgruppe bereits umgesetzte Projekte sind u. a. 3 Veranstaltungen von „Permanent Breakfast“, ein Fotokurs und ein Galerienrundgang, bei dem Künstler im 20. und 2. Bezirk drei Tage lang ihre Ateliers geöffnet hatten.

- **Arbeitsgruppe Handymasten**
Ihr Ziel ist die Bewusstseinsbildung über die gesundheitlichen Folgen von Handymasten und die Vernetzung lokaler Initiativen, die sich gegen die Errichtung weiterer Handymasten aussprechen.
- **Arbeitsgruppe Grätzelzeitung**
Die AG befasst sich mit der Gestaltung der Grätzelzeitung. Die erste Ausgabe der Zeitung erschien im Herbst 2003, zwei weitere Zeitungen entstanden 2004. Die Grätzelzeitung ist in Deutsch und Türkisch verfasst, kann auf der Homepage des Grätzelmanagements auch in Serbo-kroatisch gelesen werden und soll ab 2005 dreimal im Jahr erscheinen. Sie dient dem Grätzelmanagement als Informationsorgan. So ist darin über die Arbeit des Grätzelmanagements, über abgehaltene Veranstaltungen und über geplante Initiativen im Viertel zu lesen. Außerdem enthält die Zeitung Beiträge von Mitarbeitern der einzelnen Arbeitsgruppen und einen Termin- und Veranstaltungskalender.
- **Arbeitsgruppe Tandemkurs**
Diese Arbeitsgruppe besteht seit Juni 2004. Sie hat bislang einen Deutschkurs für Migrantinnen angeboten. Ziele der AG sind die Schaffung eines Treffpunkts für Frauen und in der zweiten Phase auch für Männer verschiedener Kulturen zur Vermittlung der Sprachen Deutsch und Türkisch als Beitrag zur Integration.
- **Arbeitsgruppe Öffentlicher Raum**
Die Arbeitsgruppe ist im Zuge der Umstrukturierung der EU-Fördertöpfe entstanden. Aus den „alten“ Arbeitsgruppen Verkehr und Gaußplatz wurde eine gemeinsame AG mit neuen TeilnehmerInnen gebildet (ab April 2004). Die Gruppe ist durch starke Einzelinteressen der TeilnehmerInnen gekennzeichnet. Ihre Ziele sind: die Verbesserung der Radwegsituation und der Parkplatzsituation, Entschärfung von Kreuzungen, mehr Grünraum auf Plätzen und Straßen und mehr Platz für Fußgänger. Die Arbeitsgruppe erarbeitet Lösungsvorschläge zur Erreichung der angeführten Ziele.

Grätzelentwicklungskonzept⁴⁷

Die Ausarbeitung eines Entwicklungskonzeptes für das Grätzel wird als wichtiger „Meilenstein“ des Pilotprojektes „Grätzelmanagement“ erachtet.

Das Grätzelentwicklungskonzept soll ein Leitfaden für Entwicklungen im Grätzel in den nächsten Jahren sein. Es umfasst daher nicht nur kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, sondern auch Ziele und Visionen für die Zukunft. Es ist als „dynamisches“ Konzept zu verstehen, wird seitens des Grätzelmanagements betont. Auch dann, wenn es auf (politischer) Bezirksebene beschlossen wird, kann das Konzept nicht als

⁴⁷ Grätzelentwicklungskonzept – Version V6 (01.12.04), verfasst vom Grätzelmanagement des 20. Bezirkes

„fertig“ betrachtet werden. Ideen der Arbeitsgruppen bilden die wichtigste Grundlage zum Grätzelenwicklungskonzept und bringen Änderungen und Ergänzungen mit sich.

Ausgangspunkt für die inhaltliche Bearbeitung des Konzeptes war die Analyse des Gebietes mündend in einer Stärken-Schwächen-Festlegung. Die „aktivierende Befragung“ und „Ideenwerkstätten“ lieferten viele Ideen zur Verbesserung der Lebensbedingungen im Grätzel. Die weitere inhaltliche Auseinandersetzung erfolgte in den Arbeitsgruppen und in den Projekt- und Ideenwerkstätten. Dabei stand die Erarbeitung von konkreten Maßnahmen und die Umsetzung in Form von Kleinprojekten im Vordergrund.

Im Herbst 2004 lag ein vorläufiger Entwurf des Grätzelenwicklungskonzeptes vor, der im Oktober im Rahmen des Grätzelforums den BürgerInnen vorgestellt wurde. Im Dezember beschloss der Grätzelbeirat das Entwicklungskonzept. Ob dieses auch auf Bezirksebene angenommen wird, ist noch ungewiss.

Leitbild des Grätzelenwicklungskonzeptes

Das Grätzelenwicklungskonzept enthält ein Leitbild. Dieses beinhaltet: Wie soll das Grätzel in Zukunft aussehen? Die Inhalte wurden in einem Workshop mit VertreterInnen der Arbeitsgruppen erarbeitet.

Die Inhalte des Leitbildes umschreiben die Ziele für die mittel- und langfristige Entwicklung des Grätzels. Sie sind nach folgenden Sachbereichen aufgelistet: Kultur und Gesellschaft, Wohnen, Wirtschaft, Verkehr, öffentlicher Raum und Umwelt.

Wesentliche Ziele für die Entwicklung des Grätzels sind:

- Verbesserung der Wirtschaftsstruktur
- Verbesserung der Wohnungssituation und des Wohnumfeldes
- Verbesserung der sozialen, kulturellen und ökologischen Infrastruktur
- Verbesserung des Images und Erhöhung der Identifikation mit dem Grätzel
- Verbesserung des (Aus-)Bildungsgrades mit Schwerpunkt Migrantinnen.

Ein zentraler Teil des Grätzelenwicklungskonzeptes sind die Ideen und Projekte zur Verbesserung der Lebens-, Wirtschafts- und Umweltsituation im Grätzel. Sie sind auf sogenannten „Projektblättern“ dargestellt. Vorgesehen ist, dass diese Projektblätter ständig aktualisiert werden bzw. dass neue Projektblätter beigefügt werden, wenn neue Arbeitsgruppen entstehen.

Projektblätter gibt es für jede der Arbeitsgruppen, für das Grätzelmanagement und die Projektpartner (z. B. WAFF).

Auf den Blättern sind Projektideen, bereits umgesetzte Projekte und die speziellen Ziele der einzelnen Arbeitsgruppen (siehe oben), des Grätzelmanagements und der Projektpartner aufgelistet.

Ziel der Projektpartner ist die Unterstützung des Grätzelmanagements bei der Umsetzung seiner Projektziele (Stärkung des Viertels um den Wallensteinplatz, Verbesserung der Infrastruktur, Abschwächen der negativen Indikatoren und nachhaltige Maßnahmen (ökologisch, ökonomisch, sozial).

Beispiele für solche nachhaltige Maßnahmen:

Zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage hat das Grätzelmanagement u. a. eine „Lehrlingsoffensive“ gestartet. Unternehmen sollen über Lehrlingsförderung informiert

werden. Bei Befragungen von Gewerbetreibenden hat sich nämlich gezeigt, dass diese über Fördermöglichkeiten wenig Bescheid wissen. Gemeinsam mit dem Berufsförderungsinstitut (bfi), der Arbeiterkammer und dem Regionalen Wirtschaftsservice (RWS) wird es eine Schwerpunktsetzung des Grätzelmanagements in Richtung Beratung und Förderung von Unternehmen von Zuwanderern geben. Da im Grätzel viele Geschäftslokale leer stehen, wird sich das Grätzelmanagement auch in einen Dialog zwischen Hausbesitzern und Geschäftsleuten einbringen. Ziel ist es, „Anreizmodelle“ für JungunternehmerInnen zu schaffen (z. B. durch günstigere Mieten in der Gründungsphase).

Zur Verbesserung der Beschäftigungslage im Viertel wurde die „Plattform Arbeit“ gegründet mit dem Ziel, über das Grätzelmanagement diverse Informationen über Angebote (z. B. Qualifizierungsmaßnahmen) an Arbeitssuchende weiterzuleiten.

Aufbauend auf dem Projekt „Frauen-Kultur-Treff“ ist vorgesehen, durch ein Angebot von Schulungen und Informationsveranstaltungen für Mädchen und Frauen deren Chancen am Arbeitsmarkt zu verbessern bzw. ihre (Wieder-)Eingliederung in den Arbeitsmarkt zu erreichen.⁴⁸

Schlussbemerkung:

Ob das Pilotprojekt „Grätzelmanagement“ nach 2005 fortgesetzt wird, ist völlig offen. Sicher werden Erkenntnisse aus dem Projekt für das Gebietsmanagement nutzbar gemacht werden können.

Links und Informationen

⁴⁰ Gerhard Berger: Gebietsbetreuung und Gebietsmanagement. In: Perspektiven 2-3/2002, Wohnbau in Wien und Jens S. Dangschat: Pilotprogramm „Grätzelmanagement Wien“. Konzeptpapier A – Programmebene. Inst. für Stadt- und Regionalforschung /TU Wien, 2001

⁴¹ Gerhard Berger: Gebietsbetreuung und Gebietsmanagement. In: Perspektiven 2-3/2002, Wohnbau in Wien.

^{42, 43} Unveröffentlichter Bericht von Michael Klug (Grätzelmanager bis Februar 2004) (Dezember 2003).

⁴⁴ abif: Evaluierung des Pilotprojekts „Grätzelmanagement Rund um den Wallensteinplatz“ im 20. Bezirk. Endbericht 11/2003 (Seite 21). Anmerkung: Der endgültige Evaluierungsbericht wird laut abif im Oktober 2005 vorliegen.

⁴⁵ Einschätzung von Martin Forstner, Grätzelmanager (Jänner 2005)

⁴⁶ Unveröffentlichter Bericht von Michael Klug (Dezember 2003) und Grätzelentwicklungskonzept 20. Bezirk – Entwurf / Kurzfassung (September 2004), verfasst vom Grätzelmanagement des 20. Bezirkes.

⁴⁷ Grätzelentwicklungskonzept – Version V6 (01.12.04), verfasst vom Grätzelmanagement des 20. Bezirkes

⁴⁸ Interview mit Michael Klug (Februar 2004)

⁴⁸ Interview mit Michael Klug (Februar 2004)

Schlussfolgerungen für eine nachhaltige Wiener Stadtentwicklung

Franz Skala

Aus den Grundprinzipien von Victor Gruen sowie aus den in diesem Kapitel dargestellten weiteren Strategien (Ecocity, Autofrei wohnen usw.) lassen sich Ideen für eine noch stärkere Orientierung der schon in vielen Bereichen vorbildlichen Wiener Stadtentwicklung in Richtung ökologisch nachhaltiger Strukturen ableiten, speziell was die wesentlichsten Einflüsse auf die Gestaltung der Stadtstruktur betrifft, die Anforderungen für eine nachhaltige, umweltverträgliche Verkehrsentwicklung.

Die langsame Änderung der gebauten Strukturen bewirkt, dass städtebauliche Maßnahmen die Siedlungsstruktur, auf der das Mobilitätsverhalten basiert, für Generationen festlegen. Das heißt, dass Strukturen heute so (nachhaltig) geplant und gebaut werden sollen, dass in diesen Siedlungen auch zukünftige Generationen ihr Leben auf einem hohen Qualitätsniveau gestalten können und ihre Mobilität langfristig gesichert ist (nach der im EU-Projekt ECOCITY verwendeten Definition ist hohe Mobilität von Personen dadurch charakterisiert, eine möglichst große Zahl von Zielen innerhalb von kürzester Zeit und auf kürzesten Wegen erreichen zu können). Da der Autoverkehr angesichts der knappen Ressourcen und der hohen Umweltbeeinträchtigung dafür nicht geeignet erscheint, ist es wichtig, die Planungsstrategien für die Stadtentwicklung auf Siedlungsmuster auszurichten, die die besten Voraussetzungen für einen nachhaltigen Verkehr bieten und damit auch dem Grundprinzip von Victor Gruen entsprechen, Siedlungen so zu gestalten, „dass die Notwendigkeit, sich in ihnen mittels mechanischer Hilfsmittel fortzubewegen, auf ein Minimum reduziert wird“. Die Anforderungen an solche Siedlungsmuster sollen anschließend nochmals zusammengefasst werden.

Stadtstruktur für einen nachhaltigen Verkehr

Anforderungen

Um eine Stadtstruktur für Fußgänger (und Radfahrer) geeignet zu machen, sind am wichtigsten

- kurze Wege, wofür eine kompakte Stadt mit qualifizierter Dichte, ausgewogener Nutzungsmischung und einer begrenzten Größe von Siedlungseinheiten (Ortsteile, Nachbarschaften, „Grätzl“) notwendig ist, sowie
- attraktive Wegenetze durch eine vielfältige Umgebung in öffentlichen Räumen von hoher ästhetischer Qualität.

Die qualifizierte städtische Dichte kann erreicht werden durch einen Ausgleich zwischen

- hoher Bebauungsdichte als Voraussetzung für geringeren Flächenbedarf, kurze Wege, wirtschaftliche Lebensfähigkeit von attraktiven Infrastruktureinrichtungen und Angeboten des öffentlichen Verkehrs und
- ausreichenden Abständen zwischen Gebäuden als Voraussetzung für Tageslicht-Beleuchtung und Sonnenenergienutzung sowie ausreichenden öffentlichen Räumen und Grünflächen für soziale Kontakte und Erholung in der Nähe der Wohnungen.

Um eine Stadtstruktur für den öffentlichen Verkehr geeignet zu machen, ist die richtige Wahl des Standortes am wichtigsten: durch die Errichtung von Neubauten beziehungsweise die Entwicklung neuer Siedlungseinheiten in Gehentfernung im Umkreis der Haltestellen einer Linie des öffentlichen Verkehrs (lineare polyzentrische Entwicklung) entsteht ein hohes Fahrgastpotential, das einen attraktiven Fahrplan dieser Linie ermöglicht.

Eine solche Struktur kann umso attraktiver geplant werden, je weniger der Autoverkehr zusätzlich berücksichtigt werden muss. Die konsequenteste Lösung ist autofreies Wohnen (Bewohner besitzen keine Autos) – der gehende, spielende und verweilende Mensch ist der Entwurfsmaßstab eines autofreien Quartiers [s. o. Markus Heller]. Ein Schritt in diese Richtung sind optisch autofreie Quartiere (innere Erschließung durch Gehwege, Parkplätze unterirdisch oder am Rand der Siedlung). Umgekehrt ist eine solche Struktur aber auch eine wesentliche Voraussetzung für autofreies Wohnen.

Bestehende Siedlungsmuster

Doch zunächst noch zu den bestehenden Siedlungsmustern. Nach dem Gesichtspunkt der Anforderungen des Verkehrs lassen sich zwei Haupttypen unterscheiden:

- die traditionelle Stadt, die sich fußgängergerecht entwickelt hat und auch gute Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr bietet,
- die neueren Strukturen der Zersiedlung (wie Einfamilienhaussiedlungen oder riesige Einkaufs- und Freizeitzentren auf der grünen Wiese), die auch als Elemente einer „autogerechten Stadt“ betrachtet werden können.

Die traditionelle Stadt umfasst unterschiedliche Strukturen aus allen historischen Epochen.

In Wien (wie in vielen anderen europäischen Städten) reicht ihre Palette vom teilweise mittelalterlichen Stadtkern und den früheren Vorstädten mit ihrer kleinteiligen Parzellierung über die gründerzeitliche Blockrandbebauung bis zur lockeren Zeilenbebauung mit begrünten Abstandsflächen sowie den Großsiedlungen des 20. Jahrhunderts und der Gegenwart. Überall wird durch mehrgeschoßige Bauten eine ausreichende, in den älteren Teilen teilweise sogar eine zu hohe städtische Dichte erreicht und in großen Teilen bietet das hierarchisch abgestufte Geschäftsstraßen- und Zentrensystem eine gute Versorgungsinfrastruktur (ein Mangel in den älteren großen, ursprünglich reinen Wohnsiedlungen des 20. Jahrhunderts konnte erst durch nachträglichen Einbau der notwendigen Einrichtungen gemildert werden). Die Arbeitsplätze sind ungleichmäßiger verteilt, was kurze Wege zur Arbeit erschwert. In einigen Gebieten, insbesondere im 6. bis 8. Bezirk, ist noch eine feinkörnige ausgewogene Nutzungsmischung vorhanden (dort besteht nur ein Mangel an Grünflächen für Freizeitnutzungen). Die Attraktivität der Gehwege leidet darunter, dass der Autoverkehr einen Großteil der Straßenflächen beansprucht (wachsende Fußgängerzonen bringen etwas Abhilfe). Die große Flächenausdehnung des Gebietes erschwert die Erschließung durch den Linienverkehr,

dessen gute Verfügbarkeit durch ein dichtes U-Bahn- und Straßenbahnnetz erreicht wurde, das aber auch häufigeres Umsteigen notwendig macht. Diese Strukturen dominieren in allen Bezirken innerhalb des Gürtels und den angrenzenden Teilen der Außenbezirke (das Gebiet der traditionellen Stadt entspricht etwa den im „Räumlichen Leitbild der Stadtentwicklung Wien“ als dicht bebautes Stadtgebiet gekennzeichneten Flächen). Aber auch die geplanten und teilweise bereits umgesetzten Erweiterungen im Stadtrandbereich entsprechen den traditionellen Strukturen. Die entlang der Entwicklungsachsen (insbesondere der U-Bahn) gelegenen Neubaugebiete verbessern die Bedingungen für den öffentlichen Verkehr.

Die neueren Strukturen der Zersiedlung entstanden in Wien nach 1950. Heute befinden sich weniger als 10 % aller Wohnungen in Ein- oder Zweifamilienhäusern⁴⁹, die aber einen deutlich höheren Anteil der Fläche beanspruchen (im „Räumlichen Leitbild der Stadtentwicklung Wien“ als bebautes Stadtgebiet geringer Dichte gekennzeichnet). Einkaufszentren sind in Wien zwar zum größeren Teil integriert (wie etwa das Donauzentrum oder die Lugner City), ziehen aber dadurch auch viel Autoverkehr in das dicht verbaute Stadtgebiet.

Obwohl Wien zu den Städten gehört, in denen der Anteil der mit dem Auto zurückgelegten Wege am niedrigsten ist, sind die Belastungen der Bevölkerung durch den Autoverkehr insbesondere in den Hauptverkehrsstraßen sehr groß.

Die Anforderungen, um eine Stadtstruktur für den Autoverkehr geeignet zu machen, sind geringer als beim nachhaltigen Verkehr. In erster Linie sind dazu Flächen für Fahrbahnen (z. B. Stadtautobahnen) und Parkplätze (z. B. um Einkaufszentren) nötig, die umso stärker belastet werden je höher die Bebauungsdichte ist (z. B. am Gürtel), was immer wieder zu Staus führt. Das hieße, dass niedrigere Dichten, wie sie durch Zersiedlung entstehen, günstiger für den Autoverkehr sind. Aber eigentlich müsste man die Sichtweise umkehren, denn das Auto macht Mobilität in Strukturen mit niedriger Dichte erst möglich, die mit hohem Flächen- und Energieverbrauch verbunden sind.

Der Vergleich der Strukturtypen zeigt, dass günstige Bedingungen für den Autoverkehr im Gegensatz zu denen für einen nachhaltigen Verkehr stehen – autogerechte Strukturen sind für Fußgänger unattraktiv und mit dem öffentlichen Verkehr nur sehr unwirtschaftlich zu erschließen. Eine weitere Entwicklung von Strukturen der Zersiedlung führt also zu einer Abhängigkeit vom Autoverkehr.

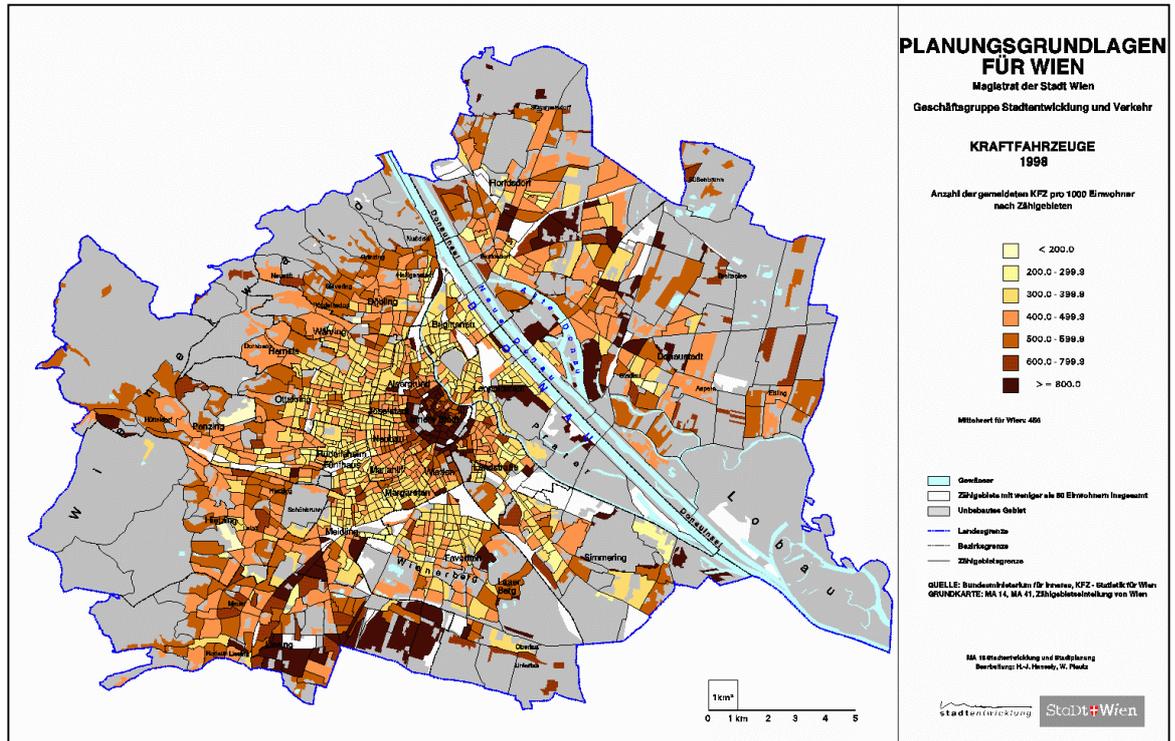
Stadtplanung in Wien für einen nachhaltigen Verkehr

In Wien ist die Ausgangslage für eine Stadtentwicklung in Richtung von Siedlungsmustern für einen nachhaltigen Verkehr gut, da in der traditionellen Stadt, also im größeren Teil des Stadtgebietes, wo der größte Teil der Bewohner lebt, schon gute Voraussetzungen gegeben sind. Dort ist Mobilität ohne Auto schon heute weit verbreitet, wie der niedrige Bestand von 200 bis 500 Kfz/1.000 Einwohner (im Vergleich zu 400 bis 800 in den zersiedelten Strukturen) und die geringe Autonutzung für knapp 30 % aller Wege im Gebiet der traditionellen Stadt zeigen.⁵⁰ Insgesamt besaßen nach dem Ergebnis der Konsumerhebung 1999/2000 der Statistik Austria 37 % aller Haushalte in Wien kein eigenes Auto.

⁴⁹ Gebäude- und Wohnungszählung 2001, Statistik Austria

⁵⁰ MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Thematische Karten zum Thema „Verkehr“
Masterplan Verkehr Wien 2003 <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/verkehrsmasterplan/mobilitaet.htm>

Abbildung: Anzahl der Kfz pro 1.000 Einwohner nach Zählgebieten



Quelle: MA 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung 1998

Planungsstrategien in diese Richtung fanden sich schon in den bisherigen Konzepten für Wien. So wurden schon in früheren Stadtentwicklungsplänen Siedlungsachsen entlang der Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs festgelegt.

Das polyzentrische Modell sollte im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ eine MIV-unabhängige, krisensichere und nachhaltigere Stadtentwicklung ermöglichen. Dazu gehört die Ergänzung des Geschäftstraßen- und Zentrumsystems durch einen Ring von neuen Hauptzentren am Rand der dicht bebauten Stadt. Günstige Standorte dafür entstehen an den Ausbaustrecken der U-Bahn.

Das Konzept der Siedlungsachsen wurde auch im Stadtentwicklungsplan 2005⁵¹ übernommen und weiterentwickelt. Nach dem Räumlichen Leitbild des STEP 05 soll Wien in den nächsten Jahren den Weg einer kompakten baulichen Entwicklung, die sich weitgehend auf Achsenräume konzentrieren soll, weiterverfolgen. Das sollte im räumlichen Maßstab für die Gestaltung der Strukturen eine stärkere Abkehr von der Autoerreichbarkeitsorientierung zugunsten einer Erreichbarkeit für Fußgänger und mit dem öffentlichen Verkehr bedeuten (von breiten Fahrbahnen und Parkplätzen zu kurzen Wegen).

Die bauliche Entwicklung hängt eng mit der Bevölkerungsentwicklung zusammen. Nach Prognosen der ÖROK wird in den nächsten 25 Jahren der Trend zur Randwanderung in die mit ausreichend großen Flächen ausgestatteten Neubaugebiete anhalten, was insbesondere in den Bezirken Donaustadt (+36 %) und Simmering (+ 29 %) zu einem großen Anstieg der Einwohnerzahlen führen würde. Dagegen wird den inneren Bezirken, insbesondere der Inneren Stadt (–6 %), eine stagnierende bzw. schrumpfende Bevölkerung vorhergesagt.

⁵¹ Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklungsplan 2005, <http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/step/index.htm> (11/2005)

Dabei kommt einerseits der richtigen Standortwahl für Stadterweiterungen, die dem oben genannten Ziel des Räumlichen Leitbilds des STEP 05 entsprechen sollte, große Bedeutung zu. Andererseits stellt sich die Frage, ob der Trend für die Innere Stadt nicht durch Rückwidmung und Rückbau frei werdender Gewerbeflächen zu Wohnflächen umgekehrt werden kann, um dort durch Erhöhung des Wohnanteiles eine ausgewogenere Nutzungsmischung zu erzielen.

Eine wichtige Vorgabe des STEP 05 ist die verpflichtende Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebenssituationen und Interessen von Frauen und Männern (Gender Mainstreaming) schon bei der Entwicklung der Maßnahmen für alle Handlungsfelder. Die Unterschiede im Verkehrsverhalten sind deutlich: während Männer überwiegend mit dem Auto unterwegs sind, bevorzugen Frauen die nachhaltigen Verkehrsarten (gehen, Rad fahren und den öffentlichen Verkehr). Das heißt, dass durch die Entwicklung einer Stadtstruktur für einen nachhaltigen Verkehr die Interessen der Frauen zwar stärker berücksichtigt würden. Diese bietet aber zugleich eine hohe Lebensqualität für beide Geschlechter durch mehr Platz für Menschen in einem attraktiven, sicheren und ruhigen Lebensraum.

Modellprojekte für eine nachhaltige, ökologische Stadtstruktur

Auch für ökologische Modellbauten ist die Ausgangslage mit den in jüngster Zeit entstandenen Beispielen für verschiedene Bereiche gut: differenzierte Wohnungstypen mit ausreichenden Versorgungseinrichtungen (Kindergärten, Schulen, Nahversorgung), die frauengerechte Stadt, energiesparende Passivhäuser, die autofreie Mustersiedlung, Neubauten für verschiedene Funktionen im Umkreis neuer U-Bahn-Stationen (z. B. U3 Ottakring) usw.

Ein nächster Schritt sollten jetzt weitergehende Modelle einer Stadtstruktur für einen nachhaltigen Verkehr sein, die möglichst alle oben genannten Anforderungen erfüllen sollen. Das wichtigste Ziel dabei ist, größere autofreie Gebiete zustande zu bringen, um die Vorteile autofreien Lebens erlebbar zu machen. Folgende Arten von autofreien Modellprojekten sollten für die verschiedenen Gebietstypen entwickelt werden:

- **Autofreie Gebiete in der bestehenden traditionellen Stadt durch gezielte Wohnungsvermittlung**
Die guten Voraussetzungen der noch fußgängergerechten Strukturen sollen erhalten und genutzt werden, um in Gebieten mit derzeit schon geringer Autodichte (siehe Abbildung Seite 146) die Ansiedlung autofreier Haushalte zu fördern. Indem für frei werdende Wohnungen gezielt autofreie Mieter oder Eigentümer gesucht werden, könnten ausgewählte Gebiete schrittweise autofrei gemacht werden.
- **Neue autofreie Strukturen in Stadterweiterungsgebieten oder auf Brachen**
Neu geplante größere Bauvorhaben bieten die beste Gelegenheit für eine modellhafte Umsetzung von Stadtstrukturen, die den oben genannten Anforderungen für einen nachhaltigen Verkehr entsprechen. Im Sinne einer linearen polyzentrischen Entwicklung sollten an geeigneten Standorten an attraktiven Linien des öffentlichen Verkehrs kompakte Nutzungsgemischte Siedlungen autofrei geplant werden. Ein Beispiel ist der Bereich Flughafen Aspern, wo eine hochrangige Erschließung durch die weitere Verlängerung der U2 und das Ziel des STEP, hier einen neuen, vollwertigen Stadtteil für Wohnen und Arbeit entstehen zu lassen, gute Voraussetzungen dafür schaffen. In einem geschlossenen Teil des Gebietes könnten auch hier Wohnungen für autofreie Haushalte angeboten werden.
- **Umgestaltung der autogerechten Strukturen der Zersiedlung**
Diese Strukturen sind für eine nachhaltige Entwicklung am schlechtesten geeignet. Priorität sollte die Verhinderung ihrer weiteren Entstehung haben. In günstig

gelegenen Gebieten, wo im Einzugsbereich einer Haltestelle schon einzelne Elemente einer Nutzungsmischung (z. B. Geschäfte) vorhanden sind, könnten Projekte für einen Umbau entwickelt werden (siehe Richard Register, Kapitel „Ecocity-Entwicklung – Impulse aus den USA“). Durch Ergänzung von Wohnbauten und Einrichtungen für die Nutzungsmischung ist eine Annäherung an die traditionellen oder neuen nachhaltigen Strukturen mit höherer Dichte und kürzeren Wegen möglich. Ein Abbruch der autogerechten Strukturen bietet als Variante der Brachenentwicklung die Chance zum Neubau nachhaltiger Gebiete.

Im Gebiet der Stadt Wien ist das Problem geringer, aber in den niederösterreichischen Nachbargemeinden treten die Strukturen der Zersiedlung häufig auf. Dort sollten ein Widmungsstopp und Rückbau der Zersiedlung in Kooperation der Stadtrandbezirke Wiens mit den Umlandgemeinden in Niederösterreich angestrebt werden. In der ersten Phase einer politischen Einigung wird eine Lenkung der Siedlungsentwicklung in Bereiche, in denen durch Verdichtung an Linien des öffentlichen Verkehrs nachhaltige städtische Strukturen entstehen können und ein Freihalten von größeren Grünbereichen.

Verfahren und Einrichtungen für die Projektentwicklung

Die Modellprojekte sollen auch hinsichtlich der angewendeten städtebaulichen Verfahren und Regelungen von der Planung bis zur Errichtung vorbildlich sein:

Dazu gehört eine interdisziplinäre Planung, bei der Experten aller beteiligten Fachbereiche zusammenarbeiten und die Zusammenhänge zwischen den Bereichen berücksichtigen (bei den hier vorgeschlagenen Modellprojekten geht es insbesondere um die oben erwähnten Wechselwirkungen zwischen Stadtstruktur und nachhaltigem Verkehr).

Die Planung sollte von Anfang an in allen Schritten von einer kontinuierlichen Kommunikation der Planer mit allen Beteiligten (Stakeholder) begleitet sein, die über reine Information hinausgehend durch Konsultation (Beteiligte als Ratgeber) beziehungsweise Kooperation (Verfahren im Dialog wie Strategische Umweltprüfungen oder Mediation) in die Entwicklung eingebunden werden. Ein solcher Partizipationsprozess (wie er auch im STEP 05 beschrieben ist), der auch während der Umsetzung fortgesetzt werden sollte, kann durch eine breitere Wissensbasis das Planungsergebnis verbessern, trägt aber jedenfalls zu einer besseren Akzeptanz des Projektes bei. Die Kontinuität kann durch ein Projektkomitee gesichert werden, in dem regelmäßig Entscheidungsträger (Politik und Verwaltung), Interessenvertreter (z. B. Wirtschaft, NGOs) und Bürger wichtige Entscheidungen mit den Planern beraten. Für die Erarbeitung von Lösungen im Konsens gibt es verschiedene Typen von Partizipationsveranstaltungen, aus denen hier die Perspektivenwerkstatt herausgegriffen wird, die unter dem Namen „Community Planning Weekend“ im englischsprachigen Raum seit Jahrzehnten erfolgreich eingesetzt wird: in diesem konsensorientierten Verfahren zur integrativen Stadtentwicklung erarbeiten die an einem Projekt Beteiligten gemeinsam mit Fachleuten/Planern vor Ort an einem verlängerten Arbeitswochenende in mehreren Gruppen Lösungsideen, die dann von den Planern zu einer inhaltlich schlüssigen und graphisch illustrierten „Vision“ zusammengefasst und den Beteiligten präsentiert werden.⁵²

Ein erfolgreiches Modell wurde im bereits erwähnten Stadtteil Vauban (Freiburg) umgesetzt, wo zukünftige Bewohner im als Verein konstituierten „Forum Vauban“ viel zur

⁵² Perspektivenwerkstatt, Baustein zur interaktiven Stadtentwicklung (Community Planning), Andreas von Zadow, Gastkommentare zum Monatssthema 12/2003: Nachhaltige Siedlungsentwicklung, <http://www.nachhaltigkeit.at/monthly/2003-12/gastkommentare.html#K11>

ökologischen Gestaltung des Stadtteiles beitragen.

Gerade für ökologisch orientierte Projekte ist eine Qualitätssicherung wichtig, um die konsequente Berücksichtigung aller umweltrelevanten Faktoren zu gewährleisten. Dazu tragen die vom wohnfonds_wien – Fonds für Wohnbau und Stadterneuerung⁵³ abgehaltenen öffentlichen Bauträgerwettbewerbe bei. Gewerbliche und gemeinnützige Bauträger, Architekten und andere Fachleute bilden Projektteams, die in Konkurrenz zueinander Realisierungskonzepte entwickeln. Die Siegerprojekte werden von einer interdisziplinären Fachjury durch Beurteilung der Kriterien Architektur, Ökologie und Ökonomie ermittelt.

Auch für eine andere wesentliche Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung eines Städtebauprojektes, die Bereitstellung kostengünstiger Grundstücke, bietet der wohnfonds_wien eine Lösung: durch geeignete Ankaufsstrategien angelegte Grundstücksreserven zu günstigen Preisen machen das möglich.

Zu den Vorteilen, die Einfamilienhäuser attraktiv machen, gehört die Möglichkeit, die eigenen Wohnwünsche weitgehend (im gesetzlichen und finanziellen Rahmen) verwirklichen zu können. Es gibt aber auch verschiedene Modelle für die Errichtung von aus ökologischen Gründen wünschenswerten, mehrgeschoßigen Wohnhäusern (Gruppenbauprojekte), die eine über die Partizipation hinausgehende Mitentscheidung der zukünftigen Bewohner ermöglichen. Gemeinsam ist diesen Modellen, die unter verschiedenen Bezeichnungen wie „Baugruppen“ oder „Baugemeinschaften“ in Deutschland, „Wohngruppen“ in Österreich, „Co-Housing“ im englischsprachigen Raum bekannt sind, dass sich mehrere Haushalte in einer Gruppe zusammenschließen, um ein Grundstück zu erwerben und darauf (ein) Gebäude zu errichten.

Die Organisation und Abwicklung des Projektes kann von der Gruppe selbst übernommen oder einem Experten (Baubetreuer) übertragen werden, der durch seine Erfahrung häufig für eine kürzere Planungsphase und geringere Belastungen für die einzelnen Mitglieder sorgen kann. Die Gruppen bestehen aus maximal 30 Haushalten, um den Koordinationsaufwand bei der Mitbestimmung zu begrenzen.

In den verschiedenen Entwicklungsphasen des Bauprojektes werden jeweils geeignete Verträge zwischen den Mitgliedern einer Gruppe abgeschlossen, die in Deutschland eine Gesellschaft bürgerlichen Rechts begründen: am Beginn steht ein Planungsgesellschaftsvertrag, der die Abwicklung und Finanzierung der Planung und des Grundstückskaufes regelt. Dieser geht nach Baubeginn in einen Baugesellschaftsvertrag (oder einen Genossenschaftsvertrag) über, in dem die Verteilung der Baukosten festgelegt wird. Etwa gleichzeitig wird ein Vertrag über die Teilung des Grundstückes abgeschlossen, um die Eintragung im Grundbuch zu ermöglichen, die für die Sicherung der Kreditfinanzierung für den Bau erforderlich ist.

Die Rechtsform ist in Österreich ein Mehrfamilienhaus mit Eigentumswohnungen, in Deutschland gibt es auch genossenschaftlich errichtete Mietwohnungen. Ein Vorteil von Baugemeinschaften ist, dass die Mitbewohner bekannt sind und Nachbarschaften bewusst gebildet werden können.⁵⁴

Als Gruppenbauprojekt kann sowohl die Revitalisierung von Altbauten als auch die Errichtung neuer Gebäude durchgeführt werden. Diese Organisationsform eignet sich auch gut zur Umsetzung von Nutzungsmischung (zum Beispiel durch die Bereitstellung von Gewerbeflächen im Erdgeschoß oder den Einbau von Büros) und wird oft in ökologisch orientierten Projekten angewendet.

⁵³ wohnfonds_wien – fonds für Wohnbau und Stadterneuerung, 1984 als Wiener Bodenbereitstellungs- und Stadterneuerungsfonds (WBSF) gegründet, <http://www.wohnfonds.wien.at/>

⁵⁴ Fuchs, Dörte; Orth, Jutta: Bauen in der Gruppe, Kostengünstig – innovativ – ökologisch, Verlag Callwey, München, 2000

Ein Beispiel in Österreich für eine Revitalisierung ist der Wohnhof Ottakring. Eine Miteigentümergeinschaft hat einen Altbau im Bezirk Ottakring erworben (1985), saniert und ausgebaut. In dem aus mehreren Trakten bestehenden Gebäude wurden bestehende Mietwohnungen erhalten. Durch den Umbau eines ehemaligen Fabrikgebäudes und den Einbau von Dachwohnungen entstanden neue Wohnungen für die Miteigentümergeinschaft. Fertigstellung war 1989.⁵⁵

Nach dem von Architekt Fritz Matzinger entwickelten Konzept „Les Paletuviers“, das als Alternative zu Einfamilienhaus und Geschoßwohnbau gedacht war, wurden seit 1975 mehr als ein Dutzend Projekte mit Atrium-Wohnhöfen in Österreich und Deutschland gebaut. Die Anordnung einer Gruppe von Wohneinheiten um einen transparent und mobil überdeckten und damit winterfesten Hof/Atrium, der als Gemeinschaftsraum für Spiele, Geselligkeiten und Feste genutzt werden kann, ermöglicht die zwanglose oder bewusst gewollte Begegnung der Bewohner.⁵⁶

In Deutschland wurden in den Städten Freiburg und Tübingen viele Gruppenbauprojekte im Rahmen ökologischer Modellstadtteile umgesetzt. In dem schon oft erwähnten Freiburger Stadtteil Vauban entstand so mit dem Projekt „Wohnen und Arbeiten“ ein Beispiel für die Integration von Arbeitsplätzen in ein Wohnhaus. Der Einbau von Büros ermöglicht einigen Bewohnern, im gleichen Haus auch zu arbeiten. Außerdem wird durch ein solares Energiekonzept der Bedarf auf den Standard eines „Passivhauses“ reduziert sowie nach einem Sanitärkonzept aus Schwarzwasser (Urin und Fäkalien) Biogas zum Kochen gewonnen und das Grauwasser (Abwässer aus Küche, Dusche etc.) gereinigt und z. B. zur Toilettenspülung verwendet. In der Südstadt in Tübingen, wo die Nutzungsmischung im Vordergrund stand, entstand durch die Vergabe von kleinen Parzellen an private Baugemeinschaften aus Haushalten und Gewerbetreibenden ein vielfältiger Stadtteil. Mit der „Stadthausbörse“ unterstützt die Stadtverwaltung die Bildung von Baugemeinschaften durch Informationen über freie Wohn- und Gewerbeflächen sowie über Baugemeinschaften, die bereits Optionen zum Kauf von Grundstücken erhalten haben, jedoch noch weitere Mitglieder suchen.^{57, 58}

Verschiedene Institutionen in Deutschland haben sich auf die Arbeit mit Gruppenbauprojekten spezialisiert:

Die Genossenschaft WOGENO in München bietet selbstverwalteten Hausgemeinschaften logistische und materielle Unterstützung durch Bauträgerleistungen (z. B. Finanzierung, Projektierung, Grundstücksverhandlungen) an. Die buergerbau AG in Freiburg im Breisgau bietet eine speziell für Baugemeinschaften entwickelte Dienstleistung an.⁵⁹ Ihre Mitarbeiter leiten und organisieren das gesamte Bauvorhaben als zentraler Ansprechpartner. Sie sorgen für die Einhaltung der vorgegebenen Kosten, Termine und der Bauqualität.⁶⁰

Förderungen sind eine wichtige Rahmenbedingung für den Erfolg eines Projektes. Eine Umschichtung – von Bauten als Elemente der Zersiedlung zu Bauten als Teil einer kompakten städtischen Struktur – könnte zu einer Lenkung der Entwicklung in eine nachhaltige Richtung beitragen. Dazu könnten zusätzliche Kriterien eingeführt werden, die sich aus den Anforderungen an die Stadtstruktur für einen nachhaltigen Verkehr ergeben:

⁵⁵ Jubiläumsbauvisite 21, 2005: Wohnhof Ottakring, Österreichische Gesellschaft für Architektur – ÖGFA, http://www.oegfa.at/aktivitaet_detail_oegfa?AnzeigeDomainID=9&AktivitaetID=689 (11/2005)

⁵⁶ Les Paletuviers, Text von Fritz Matzinger, <http://www.matzinger.at/html/paletuv1.htm> (11/2005)

⁵⁷ Städtebaulicher Entwicklungsbereich „Stuttgarter Straße/Französisches Viertel“, StadtSanierungsamt Tübingen <http://www.tuebingen-suedstadt.de> (11/2005)

⁵⁸ Stadt Tübingen, Stadthausbörse, http://www.tuebingen.de/25_1263.html (11/2005)

⁵⁹ WOGENO München eG, Genossenschaft für selbstverwaltetes, soziales und ökologisches Wohnen, <http://www.wogeno.de/index.php>

⁶⁰ buergerbau AG, <http://www.buergerbau.de/>

- qualifizierte städtische Dichte
- Standort in einem Gebiet mit ausgewogener Nutzungsmischung im Umkreis einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs

Lebenswerter öffentlicher Raum

Die Qualität des Wohnumfeldes (Grün- und Freiräume, Erreichbarkeit aller wichtigen Einrichtungen, Sicherheit im öffentlichen Raum usw.) ist ein wesentlicher Faktor für die Lebensqualität, aber auch für das Mobilitätsverhalten der Bewohner. Wie es Victor Gruen formuliert hat, müssen wir „unsere städtische Umwelt so gestalten, dass sie durch eine hohe Umweltqualität und Störungsfreiheit Anreize zum Verbleiben bietet“. Das heißt, dass die Bewohner die Stadt nicht bei jeder Gelegenheit so schnell wie möglich verlassen, sondern in ihrem Wohnumfeld (Grätzl) bleiben, weil sie sich dort wohl fühlen.

Ein wichtiges Element dafür sind „räumliche Anker“, die das Image eines Gebietes prägen: naturräumliche Gegebenheiten oder Besonderheiten, Reminiszenzpunkte.

Wasser in Grün- und Freiräumen – Freilegung überbauter Bäche

Ein Beispiel für einen „räumliche Anker“ sind Fließgewässer, insbesondere Bäche mit der begleitenden Vegetation, die zur lebenswerten Gestaltung der Grün- und Freiräume beitragen. Wo Bäche in den Untergrund verbannt wurden, können durch ihre Freilegung Grünflächen und öffentliche Räume (Straßen, Plätze) attraktiver gemacht werden, wie ausgeführte Beispiele zeigen:

Der freigelegte Bach Strawberry Creek in Berkeley (siehe Kapitel: Ecocity-Entwicklung - Impulse aus den USA) ist das prägende Element für den neuen Park, dem er seinen Namen gab. Diesem Projekt, das als eines der ersten dieser Art in den USA im Jahr 1983 fertig gestellt wurde, folgten viele weitere, insbesondere im Raum San Francisco, von denen etwa 20 in dem Buch „DAYLIGHTING: new life for buried streams“ beschrieben sind.

Aber auch viel näher bemüht man sich bereits seit längerer Zeit um die „Befreiung“ von Bächen. Die Stadt Zürich hat ein Bachkonzept erarbeitet, dessen Hauptziel es ist, sauberes Wasser in offene Bäche abzuleiten statt über die Kanalisation.

In dem Konzept wird aufgezeigt, wo verrohrte Bäche wieder offen gelegt und revitalisiert werden können. Bis heute ist das bei über 50 Bächen auf insgesamt 15 Kilometern Länge gelungen. Dadurch entstanden neue Lebensräume für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten sowie Erholungsräume für die in der Umgebung Wohnenden (wenn möglich mit Spazierwegen entlang der Bäche).

Diese Beispiele sollten dazu beitragen, ähnliche Bestrebungen in Wien zu fördern. Der Stadtentwicklungsplan 2005 enthält in den „Handlungsfeldern“ zum Thema Grün- und Freiräume (Kap. IV., Punkt 5) die Aufforderung, den Gewässern Raum geben. Dazu werden als Maßnahmen genannt, Wasser als Gestaltungselement und Lebensraum in die Grün- und Freiräume einzubringen und insbesondere, Bäche zu renaturieren: Aufbrechen harter Regulierungen, verrohrte Bäche „ausgraben“ oder zumindest in darüber liegenden Grünräumen Zitate zum Gewässer herstellen. Eine weitere Maßnahme ist wie auch in Zürich, Fuß- und Radwege entlang von Bächen anzulegen.

Neben den vorgeschlagenen autofreien Modellprojekten könnte auch ein geeigneter Standort für die Freilegung eines Wienerwaldbaches in einem Grünbereich oder im Straßenraum (im Rahmen einer Fußgängerzone) gesucht werden.