

Betül Bretschneider

Ökologische Quartierserneuerung

Transformation der Erdgeschosszone
und Stadträume



Springer VS

Ökologische Quartierserneuerung

Betül Bretschneider

Ökologische Quartierserneuerung

Transformation der Erdgeschosszone
und Stadträume

Betül Bretschneider
Wien, Österreich

Diese Publikation zur Habilitation wurde durch die Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) gefördert.



ISBN 978-3-658-02681-3
DOI 10.1007/978-3-658-02682-0

ISBN 978-3-658-02682-0 (eBook)

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

Springer VS

© Springer Fachmedien Wiesbaden 2014

Das Werk einschließlich aller seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung, die nicht ausdrücklich vom Urheberrechtsgesetz zugelassen ist, bedarf der vorherigen Zustimmung des Verlags. Das gilt insbesondere für Vervielfältigungen, Bearbeitungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

Die Wiedergabe von Gebrauchsnamen, Handelsnamen, Warenbezeichnungen usw. in diesem Werk berechtigt auch ohne besondere Kennzeichnung nicht zu der Annahme, dass solche Namen im Sinne der Warenzeichen- und Markenschutz-Gesetzgebung als frei zu betrachten wären und daher von jedermann benutzt werden dürften.

Gedruckt auf säurefreiem und chlorfrei gebleichtem Papier

Springer VS ist eine Marke von Springer DE. Springer DE ist Teil der Fachverlagsgruppe Springer Science+Business Media.
www.springer-vs.de

Inhalt

Quartierserneuerung und Erdgeschosszone.....	11
Leerstand und Unternutzung der Erdgeschoßzone.....	13
<i>Lage der Erdgeschosszone in der historischen Stadt.....</i>	<i>17</i>
Neu-Erfindung der Erdgeschosszone samt ihren offenen Räumen.....	18
Angewendete Methodik für die Untersuchungen.....	20
<i>Analyse und Fragestellung: Bestandsaufnahme der Indikatoren für eine Erdgeschosszone-Neu.....</i>	<i>21</i>
<i>Fallstudien in Wien und in anderen vergleichbaren Städten Europas.....</i>	<i>22</i>
<i>Erarbeitung von auf den Block zugeschnittenen Verkehrs- und Freiraumlösungen</i>	<i>23</i>
Beitrag der Arbeit zur nachhaltigen Quartierserneuerung	25
Stadterneuerung und Blocksanierung in Wien.....	29
Gründerzeitliche Bebauungsstrukturen und ihre offenen Räume.....	32
Blocksanierung für eine nachhaltige Stadterneuerung.....	35
<i>Auswahl eines Blocksanierungsgebiets als Pilotgebiet</i>	<i>40</i>
<i>Blocksanierungsgebiet Ilgplatz im Wiener Stuwerviertel.....</i>	<i>43</i>
Quartierserneuerung in Deutschland.....	49
Quartierserneuerung im Berliner Samariterviertel.....	49
<i>Leitsätze zur Stadterneuerung Berlins.....</i>	<i>52</i>
<i>Folgen der Schwerpunktverlagerung bei Sanierungsvorhaben</i>	<i>53</i>
<i>Abläufe des Sanierungsprogramms im Samariterviertel</i>	<i>58</i>
<i>Fünf Jahre danach: Rückblick und Bilanz der Sanierung.....</i>	<i>61</i>
Städtebauliche Maßnahmen der Quartierserneuerung in Leipzig.....	62
Zwischennutzungsprogramme in Leipzig.....	65
<i>Spinnerei: Stadtkultur als Standortentwickler?</i>	<i>68</i>
<i>Das Projekt 'Gründerzeit Erleben!'.....</i>	<i>70</i>
Vergleichende Zusammenfassung der Stadt- und Quartierserneuerung....	73

Gewerbe in der Erdgeschosszone.....	75
Wirkung der Klein(st)betriebe auf die Stadtökonomie	76
<i>Flächenbedarf des Einzelhandels.....</i>	<i>80</i>
Gründe zur Schließung oder Absiedlung von Klein(st)betrieben.....	82
Gründe für die Nicht-Vermietung der Erdgeschossräume	83
Förderungen für die Betriebe in der Erdgeschosszone	85
<i>Förderungen im Rahmen der Stadterneuerung</i>	<i>87</i>
<i>Aktuelle Betriebsförderungen</i>	<i>89</i>
Genehmigungspflicht für die Betriebe.....	93
Die aktive Rolle der ethnischen Wirtschaft	94
Gewerbe im Stuwerviertel	96
<i>Service Center Geschäftslokale und Nachfolgerbörse Wien</i>	<i>97</i>
<i>Strukturen des Stuwerviertels als Betriebsstandort</i>	<i>98</i>
Begrünung in Stadterneuerung und Quartiersentwicklung	101
Begrünung gründerzeitlicher Blöcke in Wien.....	102
Mikroklimatische Einflüsse urbaner Grünflächen.....	103
Ein Instrument zur Absicherung der Grünflächen in Berlin:	
Biotopflächenfaktor.....	106
<i>Absicherung der Umsetzung des Biotopflächenfaktors (BFF)</i>	<i>110</i>
<i>Sanierungsgebiet Samariterviertel und Landschaftspläne.....</i>	<i>113</i>
<i>Vorgärten in den innerstädtischen Straßen</i>	<i>114</i>
Die Rolle des Verkehrs in der Quartierserneuerung.....	119
Internationalisierung der Strategien für eine nachhaltige Urbanität.....	120
Wiener Stadterneuerung und Verkehr.....	121
Wiener Stadtverkehr in Zahlen.....	124
<i>Analyse der VerkehrsteilnehmerInnen.....</i>	<i>127</i>
Verkehrsbezogene Ziele der Wiener Stadtplanung.....	129
Urbaner Verkehr in den gründerzeitlichen Stadtteilen	
<i>Wachsender Stadtverkehr durch Tourismus.....</i>	<i>132</i>
<i>Wachsender Parkplatzbedarf als Herausforderung.....</i>	<i>134</i>
Praxisbeispiele zu Verkehrsmaßnahmen in Deutschland.....	135
Praxisbeispiele zu Verkehrsmaßnahmen in der Schweiz.....	137
<i>Was unterscheidet die Begegnungszone von der Wohnstraße?.....</i>	<i>138</i>
<i>Internationale Ausweitung der Begegnungszonen</i>	<i>143</i>
Ein transnationales EU-Projekt: Shared Space.....	143

Verkehrssituation im Stuwerviertel in Wien.....	146
<i>Straßenstruktur eines gründerzeitlichen Viertels</i>	<i>146</i>
<i>Fremdverkehr aus den angrenzenden Nachbarschaften des Stuwerviertels....</i>	<i>148</i>
Mini-Garagen im Erdgeschoss	150
<i>Erdgeschossgaragen aus der Investorensicht</i>	<i>152</i>
<i>Negative Auswirkungen von Erdgeschossgaragen.....</i>	<i>153</i>
<i>Rechtlicher Rahmen von Erdgeschossgaragen.....</i>	<i>154</i>
Dezentralisierung und Kohärenz der (getrennten) Zuständigkeiten.....	158
<i>Reduzierung der Pkw-Stellplätze</i>	<i>160</i>
<i>Verursacherprinzip für Kosten der öffentlichen Stellplätze</i>	<i>160</i>
<i>Prioritäten für Radwege und Fußwege</i>	<i>161</i>
<i>Mini-Garagen zu Gunsten des Straßenraumes?</i>	<i>161</i>
Gestaltung von Straßenräumen zur Verkehrsreduktion.....	164
Ergebnisse der Untersuchungen	167
Gründe für die Unternutzung der Erdgeschossräume.....	167
<i>Die Rolle der Immobilienwirtschaft bei Leerstand in der Erdgeschosszone....</i>	<i>169</i>
<i>Eine Koordinationsstelle für Synergie-Effekt.....</i>	<i>171</i>
<i>Lokale Präsenz und aktive Kommunikation.....</i>	<i>172</i>
<i>Weniger Abgaben und Auflagen für GründerInnen in der Erdgeschoßzone....</i>	<i>174</i>
<i>Dämpfung von Mietpreisen durch Beratung.....</i>	<i>175</i>
<i>Umfeld als Standortfaktor von Erdgeschossräumen.....</i>	<i>176</i>
<i>Erdgeschossräume als Schwerpunkt der Stadterneuerung.....</i>	<i>176</i>
<i>Bebauungspläne zur Sicherung der Sanierungsziele</i>	<i>177</i>
<i>Zielfokussierung für eine nachhaltige Erdgeschossentwicklung</i>	<i>179</i>
<i>Rechtliche Absicherung der Stadterneuerungsziele</i>	<i>179</i>
<i>Entdichtung versus Verdichtung in der Stadterneuerung</i>	<i>179</i>
<i>Berücksichtigung der gesamt-städtebaulichen Blockstruktur</i>	<i>181</i>
<i>Anzustrebende Nutzungsoffenheit der Erdgeschosszone.....</i>	<i>182</i>
<i>Parterre und Souterrain neu geplant</i>	<i>183</i>
<i>Neue Nutzungsformen in alten Erdgeschossen.....</i>	<i>187</i>
Visionen für Erdgeschoss-Neu.....	189
Begrünung des Straßenraumes im Rahmen der Blocksanierung	191
Stuwerstraße als ‚Vorgarten‘-Straße.....	192
Straße als grüner Hof: Wohnen am Park	197
Ausblick.....	203
Literaturauswahl.....	209

Vorwort

Die mitteleuropäische Stadt ist geprägt von der historischen Bausubstanz, die in der Zeit des Wirtschaftsbooms während der Industrialisierung entstand. Die Bauten dieser ‚Gründerzeit‘ sind in der zweiten Hälfte des zwanzigsten Jahrhunderts fast flächendeckend erneuert worden. Die Gründerzeitviertel zogen zunehmend mehr transnationale Immobilieninvestoren an, einerseits wegen ihrer räumlichen und architektonischen Qualitäten, andererseits wegen ihrer zentralen wohlversorgten Lage.

Großstädte wachsen auf Kosten der kleineren Städte und Orte ihrer Regionen. Die Verdichtung der Stadt im Kerngebiet und die Zersiedelung an der Peripherie lässt immer öfter fragen, ob die Städte noch planbar sind oder bleiben.

Die öffentlichen Räume und Grünflächen, jene Schauplätze des Alltags stehen zunehmend unter Druck, weil die Automobilisierung immer mehr Fläche in Straßenräumen fordert, die von in Nutzungsvielfalt buntgemischten Erdgeschoßräumen umgeben sind oder waren.

Wien als wachsende Stadt ist von dem Phänomen leer stehender Bauten augenscheinlich nur in Sockelzone auf Augenhöhe, auf der Erdgeschossenebene betroffen.

Die Städte gehen mit der Erdgeschosszone unterschiedlich um. In diesem Buch werden die städtebaulichen Programme zur Stadt- und Quartierserneuerung für eine Wiedergewinnung der Erdgeschossräume, des Straßenraumes und der offenen Flächen in und um die Blockstrukturen untersucht. Die wirksamsten Faktoren wie die Gründe für voranschreitenden Leerstand, die schwierige Lage der klassischen Erdgeschossbetriebe, die konternden Interessen der Immobilienwirtschaft, der Umgang mit dem Verkehr, die Förderungsstrukturen sowie die Gesetzgebung, wurden analysiert.

Die vergleichbaren städtischen Programme für Stadterneuerung, Verkehrsberuhigung und Begrünung unter anderem in Berlin, Leipzig und Basel sind Teile dieser Arbeit. Des weiteren machen Überlegungen zu einer zukunftsfähigen Umstrukturierung der Erdgeschosszone die Inhalte der nach diesen Schwerpunkten aufgebauten Abschnitte aus.

Der Inhalt des Buches basiert auf einer durch die Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) geförderten Studie zur ‚Optimierung

des Blocksanierungsprogramms zur nachhaltigen Entwicklung der Erdgeschosszone und der (halb-)öffentlichen Räume' (2008). Die weiteren Untersuchungen in den Folgejahren ermöglichten eine Erweiterung, Evaluierung und Aktualisierung der damaligen Studie. Obwohl inzwischen einige Inhalte dieses Buches in der Agenda der Stadtpolitik zu finden sind, gibt es noch einen hohen Bedarf an einem vielschichtigen Umgang mit der komplexen Quartierserneuerung - vor allem auf der Ebene des Erdgeschosses.

Quartierserneuerung und Erdgeschosszone

Eine nachhaltige Stadtentwicklung verlangt die Neuschaffung und Sicherung der Frei- und Grünräume, ausreichende Nahversorgung, soziale Einrichtungen, emissionsarme Verkehrslösungen sowie geringen Bodenverbrauch. All diese Merkmale stehen in enger Wechselbeziehung mit der Erdgeschosszone und den öffentlichen Räumen der Stadt.

Eine Reihe europäischer Städte, unter anderem auch Wien, sind zunehmend von Leerstand oder Unternutzung der Erdgeschosszone betroffen. Motorisierter und ruhender Verkehr sowie die immer weniger werdenden Nahversorgungsbetriebe spielen dabei eine wesentliche Rolle.

In den dicht bebauten Gebieten Wiens ist die Wohnqualität auf Grund der wachsenden Immissionen, der knapp verfügbaren Frei- und Grünflächen sowie des Leerstandes und der Entfunktionalisierung der Erdgeschossräume beeinträchtigt. Die bislang multifunktionale historische Bebauung auf der Straßenebene verschleißt sich immer mehr. Die Nutzungsvielfalt bzw. die symbiotische Beziehung der BewohnerInnen und der Kleinbetriebe auf der Erdgeschosebene wird schwächer. In vielen Straßen in Wien kommen die BewohnerInnen heute täglich an vernachlässigten Fassaden ehemaliger Geschäftslokale oder neuen abweisenden Garagentoren vorbei.

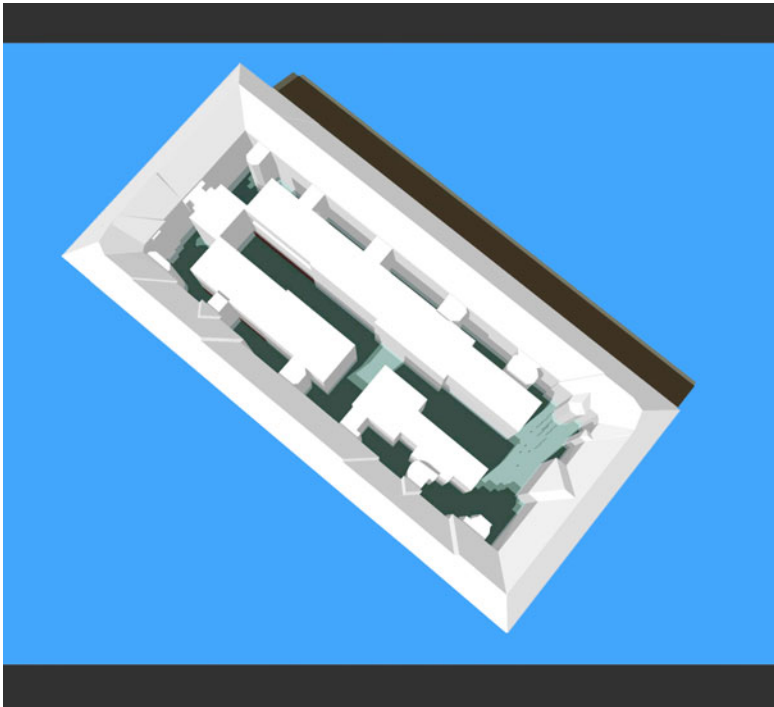
Die Nutzbarkeit der Erdgeschosszone und der öffentlichen Räume ist auch in Wien ein wichtiges Thema der Stadtverwaltung. Um der beschriebenen negativen Entwicklung entgegen zu wirken und um neue Planungs- und Steuerungswege zu definieren, wächst der Bedarf an Zusammenarbeit und Kooperation in einem Ressort übergreifenden und interdisziplinären Prozess der Planungs-, Umwelt- und Baubehörden, der Organisationen für Wirtschaftsförderung aber auch der EigentümerInnen, BewohnerInnen und der Initiativen der Nahversorgungsbetriebe.

Das Wiener 'Blocksanierungsmodell' als Stadterneuerungsprogramm definiert eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und Transformation der gründerzeitlichen Bebauung als sein Hauptziel. Daher eignet es sich zur Realisierung und Überprüfung der Maßnahmen zur Neunutzung, Neustrukturierung und zur Aktivierung von Erdgeschosszonen zusammen mit den angrenzenden Straßenträumen und innen liegenden Hofflächen. Im vorliegenden Buch werden die Ergebnisse einer Studie dargestellt, welche die Praxis von Wiens Blocksanie-

rung in Bezug auf die Erdgeschosszone untersucht. Ziel der Studie ist es, neue Potenziale angesichts bereits erreichter Verbesserungen in der vorhandenen Bausubstanz und unter dem Aspekt der geänderten Rahmenbedingungen aufzuzeigen. Zudem werden die Stadterneuerungsmodelle anderer, vergleichbarer mitteleuropäischer Städte untersucht und ihre Methoden dargestellt.

Die Ergebnisse zielen auf die Vermehrung öffentlicher sowie privater Freiräume in der historischen Bebauung, auf eine Restrukturierung der Erdgeschosszone, auf das Recycling der Flächen der Straßenebene und auf die Lösung der Verkehrsprobleme auf der Ebene des Blockes beziehungsweise des Stadtquartiers.

Abbildung: Ein typischer Wiener Arbeiterwohnhausblock in der Stuwertstraße im zweiten Wiener Bezirk



Quelle: Betül Bretschneider¹

¹ Hinweis: Die Urheberrechte der Abbildungen und Fotos, die in diesem Buch ohne Quellenangabe vorkommen, gehören der Autorin.

Ein aktuelles Gebiet des Blocksanierungsprogramms der Sanierungsbehörde 'wohnfonds_wien' diente in seiner Konzeptplanungsphase als Simulationsmodell, um allgemeine Maßnahmen zu entwickeln und um ihre Übertragbarkeit zu testen.

Die Rahmenbedingungen wie die unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse der BewohnerInnen, EigentümerInnen, Kleinstbetriebe und sonstiger Beteiligten wurden festgehalten, um Lösungsansätze und Handlungswege auszuarbeiten. Um umfassende Daten, Informationen sowie Praxiserfahrungen, Anregungen und Vorschläge aller Beteiligten zu erhalten, wurden folgende Schritte vorgenommen:

- Interviews sowie informelle Gespräche mit den BehördenvertreterInnen, FachexpertInnen, LiegenschaftseigentümerInnen, BewohnerInnen und Kleinstbetrieben in Wien und anderen Städten Europas,
- Fallstudien in Wien, Berlin, Leipzig und Basel,
- Einbeziehung themenverwandter Studien- und Forschungsberichte,
- Unterstützende Veranstaltungen zu Themen der Blocksanierung, Sanierung, Beteiligung, Begrünung, des Grätzelmanagements sowie der Belebung der Stadtkerne,
- Steuerung eines Beteiligungsprojektes für den Park am Max-Winter-Platz in Wien und Bewertung der Ergebnisse,
- Untersuchung statistischer Daten und Zahlen.

Es wurden praktikable Maßnahmen zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Umstrukturierung der Erdgeschosszone erarbeitet und Wege zu neuen organisatorischen, regulativen, planungsrechtlichen und planerischen Strategien aufgezeigt.

Die Ergebnisse sind an alle planenden, kontrollierenden und ausführenden Ämter der Stadt wie Baubehörde, Stadtanierung, Stadtplanung, Wohnbauförderung, Verkehrsplanung, Umweltschutz, Stadtgestaltung, Grünraumplanung und Wirtschaftsförderung adressiert.

Leerstand und Unternutzung der Erdgeschoßzone

Städte gewinnen in der Zeit der globalen Marktwirtschaft und des post-industriellen Strukturwandels besonders an Gewicht, weil die Erhaltung von Arbeitsplätzen und die Kapitalkonzentration in engem Zusammenhang mit ihrer Entwicklung stehen. Während manche Städte von starkem Wachstum betroffen sind, schrumpfen andere dramatisch. Sowohl Wachstum als auch Schrumpfung

führen zu neuen Herausforderungen. Nicht nur in den großen Metropolen entstehen zunehmend polarisierte urbane Strukturen. In vielen postindustriellen Städten ebenso wie in postländlichen Regionen wachsen ökologische, wirtschaftliche und soziale Herausforderungen in Folge von Deaktivierung und Leerstand.

Wien ist von diesen extremen Phänomenen noch nicht wirklich betroffen. Im Hinblick auf die - wenn auch phasenverschobene - Parallelität der Entwicklungen in Europas Städten benötigt Wien jedoch eine umfassende Situationsanalyse sowie sofortige Maßnahmen zur Anpassung an die neuen Anforderungen für die europäische Stadt.

Leerstand verbreitete sich in Wien vor allem im Bereich der Erdgeschosszone. Das scheint im ersten Augenblick nicht so dramatisch zu sein wie die gänzlich leer stehenden Häuserzeilen anderer europäischer Städte. In Anbetracht der zahlreichen 'mensenleeren' Erdgeschosse, die oft nur als Lagerflächen oder Garagenplätze dienen, kann aber gesagt werden, dass diese Entwicklung nicht so harmlos verläuft. Die Gründe dafür werden in den nächsten Kapiteln in unterschiedlichen Zusammenhängen erläutert.

Europäische Städte sind in der Phase der Deindustrialisierung einem Strukturwandel unterworfen. Die Nachhaltigkeit der Stadterneuerung unter den neuen sozialen, wirtschaftlichen und technischen Anforderungen an die Stadt wird zunehmend wichtiger und komplexer. Die Konkurrenz der Städte als 'Wirtschaftsstandorte für transnationale Großunternehmen' rückte die kleinteilige und lokal gebundene Stadtwirtschaft in den Hintergrund.

Jedoch öffnen die jüngsten wirtschaftsorientierten Untersuchungen neue Perspektiven. Neben der Versorgungsintensität und der Verfügbarkeit von bildungsstarken Arbeitskräften spielt die Lebensqualität einer Stadt als 'Standortauswahlfaktor' eine wesentliche Rolle. Beschaffenheit und Nutzbarkeit öffentlicher Räume sowie der mit ihnen verbundenen Erdgeschossräume bestimmen diese Lebensqualität maßgeblich.

Die Erdgeschosszone und ihre räumliche Struktur mit den angrenzenden offenen Flächen wie Höfen, Straßen, Plätzen und Grünräumen prägen das Stadtbild und die Gesichter der Straßenzüge. Ihre Verwahrlosung löst eine Abwertung des Umfeldes und des Stadtquartiers aus. In der gründerzeitlichen Bebauung Wiens waren straßenseitig die Nahversorgergeschäfte und Wohnungen und im Hoftrakt die Gewerbebetriebe die klassischen Nutzer der Erdgeschosszone. Heute verlieren Erdgeschossräume in vielen Gebieten der Stadt zunehmend ihre Nutzbarkeit. Dies geschieht auf Grund der Emissionsprobleme des Stadtverkehrs, der Beschaffenheit des Straßenraumes und der Verödung der Straßenräume sowie der sich wandelnden Einkaufskultur der BewohnerInnengruppen.

Es ist ein Phänomen, das seit den 1960er Jahren als Fehlentwicklung der US-amerikanischen Urbanität bekannt ist, das sowohl in den zentralen als auch peripheren Stadtzentren Verödung, Unsicherheit und Abwertung ausgelöst hat.

In Wien steigert die zunehmende Anzahl der Shopping Malls am Stadtrand sowie der innerstädtischen Einkaufszentren die Abhängigkeit vom motorisierten Verkehr und benachteiligt Menschen ohne Auto (u.a. die ältere Generation), die von der Nahversorgung und den Serviceeinrichtungen ihres Quartiers abhängig sind. Zahlreiche Stadtteile haben ihre Nahversorgungsbetriebe und damit lokale Arbeitsplätze sowie die kleinteilige Verflechtung der Stadtfunktionen verloren. Die fehlende Auslastung der vorhandenen Bauflächen im Erdgeschoss bedeutet eine erhebliche Ressourcenverschwendung. Außerdem schwächt der Leerstand den Identitätsbezug der BewohnerInnen zu ihrem Viertel. Dieses Phänomen ist in vielen europäischen Städten zu beobachten. Es zeigen sich aber trotz aller Ähnlichkeiten der Stadtstrukturen auch bedeutende Differenzen bezüglich der

- der Beschaffenheit der Straßenräumen wie Höhe, Breite und Gestaltung
- der Blockzwischenräume,
- der Intensität des fließenden und ruhenden Verkehrs,
- der rechtlichen Regulierungen für Nutzungsmöglichkeiten,
- der Mietpreise und Eigentumsverhältnisse.

Der zunehmende Leerstand von Erdgeschossflächen durch den Abzug der Kleinunternehmen oder ihrer Umwandlung zu kleinen Garagen im Zuge der Dachgeschoßausbauten lösen nicht nur in den Problemzonen der Stadt eine unbemerkte Verödung aus.

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

- Bilanz der Abwanderung und Zuwanderung:
Die Bilanz zwischen Ab- und Zuwanderung zeigt auch in Wien - wie in den großen Städten Europas - Richtung Bevölkerungswachstums. Das Stadtgebiet wächst einerseits kontinuierlich, andererseits wird es zunehmend verdichtet. Die Knappheit der verfügbaren öffentlichen Räume und Grünräume löst eine Abwanderung aus, weil sich die BewohnerInnen mehr Freiräume bzw. grüne Räume und eine emissionsarme Umwelt wünschen. Umfrageergebnisse belegen diesen Trend immer wieder. In Folge kommt es zu vermehrtem Bodenflächenverbrauch und erhöhtem Infrastrukturbedarf für Erschließung und Versorgung (Versorgungsleitungen, soziale Ein-

richtungen wie Schulen und Kindergärten, öffentlicher Verkehr) sowie zu stärkerer Verkehrsbelastung. Die Abwanderung an den Stadtrand und in die wachsenden Zwischenstädte belastet letztlich die Stadthushalte, da die Infrastrukturkosten steigen. Die Belastung durch und von Verkehrsflächen wird größer. Dadurch nehmen die Emissionen des motorisierten Verkehrs zu und weitere Abwanderung wird in Gang gesetzt: ein *circulus viciosus*.

- Klein(st)gewerbe- und Geschäftsterben:
Die Nahversorgerbetriebe (Kleinstbetriebe, Kleinstgewerbe, Handwerks- oder Dienstleistungsbetriebe für den Alltagsbedarf) leben von Laufkundschaft und StammkundInnen direkt aus dem Quartier. Ihre Anwesenheit belebt den Straßenraum und reduziert den motorisierten Verkehr. Die lokale Wirtschaft wird gesichert, mehr Arbeitsplätze und Steuereinnahmen durch steigende Umsätze werden geschaffen. Der Anteil der Klein(st)unternehmen beträgt europaweit über 90%, Wien sowie andere österreichische Städte sind dabei keine Ausnahme. Diese kleinteiligen Nahversorgungsstrukturen geraten immer stärker unter Druck. Immer mehr Geschäfte und Betriebe im Erdgeschoss haben in den letzten Jahrzehnten zugesperrt.
- Verkehrsbelastung:
Mehr als die Hälfte der Wiener Bevölkerung gibt an, dass sie unter Lärm leidet.² Die längeren Fahrwege zwischen Arbeit und Wohnung verursachen mehr Verkehr. Der Verkehr ist an den gestiegenen klimawirksamen Emissionen überproportional beteiligt. In den letzten Jahren laufen mehrere städtische Projekte und Programme, um dieser Entwicklung entgegen zu wirken und eine gesamtstädtische Verbesserung im Baublock in den strukturschwachen Problemzonen Wiens zu erreichen. Die konfliktreiche Aufgabe der Verkehrsplanung verlangt innovative Lösungen für die einander widersprechenden Ziele und Trends der Wirtschafts- und Umweltpolitik, welche im gesamtstädtischen und regionalen Maßstab, aber auch im Maßstab eines Blocks oder einer Bauinsel angewendet und an andere Stadtbauvorhaben adaptiert werden können.

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

2 Unveröffentlichte Studie der Umweltschutzbehörde Wien, MA 22 der Stadt Wien (2006)

Lage der Erdgeschosszone in der historischen Stadt

Die vermehrt leer bleibenden Geschäfte prägen das Stadtbild immer stärker. Die ungenutzten Erdgeschosse gründerzeitlicher Blockrandbebauung dominieren das Straßenbild und ändern die typologischen Eigenschaften des Stadtgefüges.

Der fehlende Lichteinfall in der dicht bebauten Stadt Wien, die wachsenden Verkehrsemissionen wie Lärm und Abgase, und der explodierende Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs verschlechtern die Raumqualität des Erdgeschosses deutlich. Die Nutzung von Erdgeschossflächen als Wohnung oder Büro wird zum einen wegen der genannten ungünstigen physischen Konditionen zum anderen aber auch durch die relevanten Baugesetze verhindert oder eingeschränkt. Geschäftsflächen im Erdgeschossbereich sind außerhalb bestimmter Achsen der Einkaufsstraßen, der Umgebung von Marktplätzen, der Fußgängerzonen und der attraktiven verkehrsberuhigten Plätze der Stadt immer weniger gefragt. In diesem Zusammenhang können folgende Konsequenzen des Leerstandes erfasst werden:

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

Die Gesichter der Bauten sind in erster Linie die Fassaden der Erdgeschosszone, deren Öffnungen werden immer öfter zugemauert oder zugeklebt. Die abgerissenen Werbeplakate und die verlassene Ausstattung der ehemaligen Betriebe prägen heute oftmals die Straßenbilder.

In Wien dürfen EG-Räume zu geschlossenen Garagen umgebaut werden. Die abweisenden Tore im Erdgeschossbereich, die häufig zu den Garagen neuer Dachgeschosswohnungen gehören, haben sich in den letzten Jahren vermehrt und transformieren die Fassaden auf dem Straßenniveau zunehmend zu abweisenden Sockelzonen. Die Löcher der Garageneinfahrten und -ausfahrten finden sich nicht nur an den neuen, sondern auch an den geschützten historischen Fassaden der gründerzeitlichen Bebauung.

Obwohl sich die MitarbeiterInnen der Stadtverwaltung für Stadterneuerung, Stadtplanung und Stadtgestaltung gegen diese Entwicklung äußern, fehlen offensichtlich die rechtlichen Instrumentarien, um ihr entgegen zu wirken. Die zusätzlichen Geschossflächen der Dachgeschossbauten und damit der Bedarf

der neuen NutzerInnen an Garagenplätzen, sowie die Vorschriften der Stadt zur Schaffung von PKW-Stellplätzen einerseits und das Streben nach besseren Mieteinnahmen und Vermarktungsmöglichkeiten andererseits, tragen wesentlich zum Umbau der Erdgeschossflächen bei. Zusätzlich ist der Glaube an die gewinnbringende Vermarktung von Garagenplätzen im Erdgeschoss stärker als der an die von Geschäftslokalen oder sonstigen Klein(st)gewerbeflächen. Das führt dazu, dass sich die EigentümerInnen mehrheitlich für die Mini-Garagen entscheiden. Es gibt jedoch noch keine gründlichen Untersuchungen zu den Entscheidungsmotiven der EigentümerInnen und Betreibenden.

Außerdem halten viele BauträgerInnen die Wohnnutz- oder Gewerbeflächen im Erdgeschoss der neu errichteten Wohnbauten im Allgemeinen für nicht gewinnbringend vermarktbare. In der Regel werden EG-Räume diversen Abstellflächen und Serviceräumen zugeteilt. Im Gegenzug wird das Kellergeschoss zur Tiefgarage ausgebaut. Dadurch entsteht ein Gebäude, das von seinem umgebenden Straßenraum abgeschnitten ist und extrem introvertiert wirkt. Die historischen Haustore und Hauseingänge der Blockrandbebauungen bilden Sichtkorridore zu den innen liegenden, teils grünen Höfen und erweitern so die Straßenräume räumlich und optisch. Nach dem Abzug der Hofgewerbebetriebe in den letzten Jahrzehnten auf Grund von Hofentkernungen, Standortverlagerungen oder Ruhestand bleiben die Haustore der gründerzeitlichen Blöcke durchgehend geschlossen. Die Betriebe im Erdgeschoss befinden sich in einem Teufelskreis. Einerseits können sie immer schwerer weiter funktionieren, weil die Vitalität der Straßen zusammen mit der Frequenz der Laufkundschaft sinkt, andererseits sinkt die Belebtheit der Straßen weiterhin, weil Erdgeschossbetriebe schließen.

Zusammengefasst kann gesagt werden, die bislang multifunktionale, historische Bebauung Wiens verschließt sich auf der Ebene des 'Nutzungsmixers' Erdgeschoss und der Privatverkehr beeinflusst die Nutzbarkeit der Straßenräume in vielerlei Hinsicht negativ.

Neu-Erfindung der Erdgeschosszone samt ihren offenen Räumen

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

Manche der ursprünglich vorgesehenen Ziele der einzelnen Blocksanierungsvorhaben, die eine nachhaltige Stadterneuerung ermöglichen sollten,

waren nicht realisierbar, weil die EigentümerInnen, bzw. BauträgerInnen nicht überzeugt werden konnten, städtebauliche Verbesserungen durchzuführen. Im Rahmen dieser Arbeit wurden folgende Ziele verfolgt:

- Anreize für die genannten EntscheidungsträgerInnen zu schaffen und neue Lösungswege zu entwickeln,
- diese entweder durch Instrumentarien der öffentlichen Hand (z.B. durch Anpassung der Förderungsmaßnahmen und rechtlichen Vorschriften) oder durch Gestaltungsvorschläge (z.B. mehr begehbare Grünflächen, Neunutzungen der EG-Räume für Gemeinschaftsfunktionen) zu konkretisieren,
- Wege zur Koordination, Kooperation und Öffentlichkeitsarbeit aufzuzeigen, um die Erdgeschosszone wieder zu beleben,
- an Hand von Beispielen, die auf das Pilotgebiet 'Ilgplatz' im Wiener Stuwertel zugeschnitten sind, Gestaltungsbeispiele für die Straßenräume aufzuzeigen, die direkt die Nutzbarkeit der Erdgeschossräume beeinflussen würden.

Die vorgeschlagenen Handlungswege wurden zum Teil visualisiert, um die vorherrschenden Bilder von der Erdgeschosszone zu ändern und um eine höhere Akzeptanz zu erreichen.

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

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

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

- Erhaltung und Vermehrung der allgemein nutzbaren Frei-/Grünflächen für BewohnerInnen und AnrainerInnen des Blockes,
- neue Lösungen für Verkehrsträger und Fußgeher, um den Privatverkehr und seinen Flächenverbrauch (u.a. Parkplätze) sowie seine Emissionen (Lärm und Schadstoffe) zu reduzieren,

- Verbesserung der Situation nahversorgender Klein(st)betriebe der Erdgeschosszone durch Verbesserung der Beschaffenheit des Straßenraumes und der Höfe sowie ihrer Infrastruktur,
- Schaffung von Aufenthaltsqualität in den offenen Flächen des Blockes, sowohl in Straßenräumen als auch in Hofbereichen (z.B. Begehbarkeit und Begrünung der Höfe),
- Verbesserung der Konditionen für FußgeherInnen und NutzerInnen der offenen / öffentlichen Räume,
- Schaffung von Anreizen für FußgeherInnen (z.B. durch attraktive Wegeführungen, Verbindungen, Aufenthaltsflächen),
- Entwicklung von Lösungsansätzen zur Erfüllung der Standortanforderungen der klassischen sowie der potenziellen Erdgeschossnutzungen (Handel, Dienstleistung, Wohnen, Gemeinschaftsraum, etc.).

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

Angewendete Methodik für die Untersuchungen

Im Rahmen der Untersuchungen wurden folgende Expertengespräche und Interviews geführt:

- ExpertInnengespräche mit den MitarbeiterInnen der Planungsbehörden, Baubehörden und des Stadtgartenamts der Stadt Wien zu Verbesserungs-, Beschleunigungs- und Vereinfachungspotenzialen
- Gespräche mit den MitarbeiterInnen der Gebietsbetreuungen und Wirtschaftskammer, der Institutionen wie Jugendzentren und der Vereine für Gewerbe- und Handelsbetriebe der Erdgeschosszone
- Erhebung der Interessen der BauträgerInnen und ProjektentwicklerInnen sowie der Eigentümerinteressen an Erdgeschossflächen und sanierungsrelevanten Bauobjekten und Baublöcken (insbesondere die Feststellung der Motive für 'Nicht-Vermietung' bei Langzeit-Leerstand)
- Gespräche mit den NutzerInnen von Erdgeschossen (mit den wohnenden, arbeitenden und gewerbetreibenden Bevölkerungsgruppen) bezüglich ihrer Probleme, Bedürfnisse und Anregungen (2006-2013)

- Gespräche mit den (vorhandenen oder potenziellen) VermieterInnen und NutzerInnen der EG-Zone und der öffentlichen Räume bezüglich ihrer Bedürfnisse, Anregungen und Konflikte (2006-2013)

Die GesprächspartnerInnen, die im Rahmen der Forschungsstudie interviewt wurden, kommen aus den unterschiedlichen Aufgaben- und Interessensbereichen und Disziplinen, die von der Entwicklung der Erdgeschosszone unmittelbar betroffen sind.

Durch Befragungen und Gespräche wurden die Interessen und Bedürfnisse der BewohnerInnen und Beschäftigten festgestellt. Die daraus resultierenden Erkenntnisse wurden als Grundlage für die weiteren Arbeitsschritte verwendet. Die Behörden wurden durch ihr Mitwirken aktiv einbezogen. Sie stellen als eigentliche 'End User', als AnwenderInnen der Ergebnisse die wichtigsten PartnerInnen des Projektes dar. Bauträger, EigentümerInnen und InvestorInnen wurden befragt, um ihre Interessen und Beweggründe festzuhalten und diese als Grundlage für künftige Maßnahmen zu verwenden. Die Ergebnisse wiederum sind auch an sie adressiert.

Die Gespräche wurden auf Diskussionsbasis geführt, um die vielfältigen und zum Teil kontroversen Interessen, Bedürfnisse und Meinungen der unterschiedlichen AkteurInnen wie Planungsbehörden der Stadt Wien, WissenschaftlerInnen, EigentümerInnen bzw. VermieterInnen und BewohnerInnen unterschiedlichen Alters und sozialer Zugehörigkeit festzustellen.

Analyse und Fragestellung: Bestandsaufnahme der Indikatoren für eine Erdgeschosszone-Neu

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

- Welche (künftigen) NutzerInnenprofile sind vorhanden? Analyse der Rahmenbedingungen der einzelnen Nutzungen der Erdgeschossräume (Wohnungen, Geschäftslokale, Handwerksbetriebe, Gemeinschaftsräume, Kinderspielplätze, PKW-Parkplätze) unter Berücksichtigung der Verkehrssituation, des Gebäudetyps und der physischen Form des Straßenraums beziehungsweise des Hofes.
- Welche Barrieren oder Hemmnisse gibt es bei Umnutzungen? Ist der Weg für eine funktionale Transformation offen? Sind Umwidmung und Um-

nutzung sowie Zwischennutzungen und bauliche Änderungen von Erdgeschossräumen (leicht) möglich? Wie können sie ermöglicht und / oder beschleunigt werden?

- Welche Trends für das Verhalten der EigentümerInnen, der Bedürfnisse der MieterInnen und der Entwicklung des Immobilienmarktes gibt es? Welche finanziellen Aspekte spielen dabei eine Rolle?
- Welche Rahmenbedingungen sind für die Entwicklung der Erdgeschosszone, für die Planung und Umsetzung, für die Widmung bzw. Umwidmung sowie als Voraussetzung für Förderungen relevant (Gesetze, Verordnungen, Vorschriften oder Spruchpraktiken)?
- Welche Verbesserungen und Änderungen des Straßenraumes und des Bauungsblocks sind für die Nutzbarkeit der EG-Zone notwendig?
- Wie beeinflussen die neuen Dachgeschoss-Ausbauten in der Gründerzeitbebauung die EG-Zone bezüglich Licht, Schatten, Windverhältnisse sowie der Proportionen der Höfe und Straßenräume?
- Wie können die Höfe der gründerzeitlichen Blockrandbebauungen mit den Straßenräumen optisch und physisch zu Gunsten der Höfe und Straßenräume verbunden werden?
- Welche Anreize oder Argumente können für VermieterInnen geschaffen werden, um ihre Akzeptanz oder Mitwirkung zu erhöhen? Welche Instrumente der Stadtverwaltung können diesbezüglich verwendet werden?
- Wie sollen die blockeigenen Höfe als Freiflächen des Blocks nutzbar gemacht werden?

Die Bestandsaufnahme und Analyse der Rahmenbedingungen brachte Grundlagen für die Vorbereitung der gezielten Maßnahmen zur Umstrukturierung und Neunutzung der EG-Zone.

Fallstudien in Wien und in anderen vergleichbaren Städten Europas

Im Rahmen der Arbeit wurden Stadterneuerungsprojekte, Blocksanierungsgebiete und städtebaulich wichtige Sanierungsmethoden analysiert. Die ursprünglichen Zielsetzungen der Blocksanierungskonzepte und die umgesetzten Maßnahmen wurden miteinander verglichen.

Gründe und Hindernisse für die Umsetzung wurden zusammen mit den umfassenden Rahmenbedingungen untersucht. Relevante Beispiele wurden in den verschiedenen Abschnitten des vorliegenden Buches in jeweils passendem Kontext behandelt.