

Klimawandelanpassung – Mobilität neu denken – Wohnraum sozial nutzen

**Wohnbau-
Symposium
2019**

Zusammenfassung
und Ergebnisse

Quartiere innovativ entwickeln

8072-3007
www.stadt-salzburg.at

 **SIR**
SALZBURGER INSTITUT FÜR
RAUMORDNUNG & WOHNEN

Inhalt

Positionen der Politik	4
Wie entstehen vielseitige und lebendige Quartiere?	7
Wohnbauexkursion Tübingen	10
Klimaresilienz am Beispiel Regensburg	14
Die Straße gegen die Klimakrise	18
Neue Mobilität im Wohnbau	22
Less Parking, more City	26
Intensive Wohnraumnutzung in München	30
Wie Wohnraum besser nutzen?	33

Impressum:

Nachlese zum Wohnbausymposium „Quartiere innovativ entwickeln“
am 5. Dezember 2019

Herausgeber: Amt für Stadtplanung und Verkehr, Stadt Salzburg
Schriftenreihe zur Salzburger Stadtplanung, Heft 47, Erscheinungsjahr 2020
Erscheinungsort Salzburg

Die Verfasser sind jeweils für den Inhalt ihrer Beiträge verantwortlich
Redaktionsteam: Bernhard Gugg, Cristina Polito, Inge Straßl, Josef Reithofer,
Roman Höllbacher, Birgit Danninger

Titelbild: Hunziker-Areal Zürich, Foto: Inge Straßl (Salzburger Institut für
Raumordnung und Wohnen)

Gestaltung: Kreativbüro Zenz, Druck: Offset 5020, Salzburg



Gedruckt nach der Richtlinie „Druckerzeugnisse“
des Österreichischen Umweltzeichens, Offset 5020,
UZ-Nr. 794



Wohnbausymposium 2019

Wohnbausymposium 2019

Quartiere innovativ entwickeln

Das Salzburger Wohnbausymposium fand im Dezember 2019 bereits zum vierten Mal in Folge statt. Thematisch ging es vor allem um das Wohnumfeld der Bewohner*innen und Qualitäten im Quartier. Wie müssen Wohnbauten im Zusammenspiel mit der umgebenden Nachbarschaft entwickelt werden und welche Akteur*innen sind gefragt? Welche sozialen und technischen Zusammenhänge bestehen? Wie können Innovationen besser umgesetzt werden?

Innovative Quartiere zeichnen sich im Gegensatz zu monofunktionalen Wohngebieten durch Vielseitigkeit und Lebendigkeit aus. Darüber hinaus stellen sich zentrale Fragen der Stadtentwicklung: Wie können Quartiere an den Klimawandel



angepasst werden? Welche Angebote sanfter Mobilität unterstützen die Verkehrswende? Wie kann Leerstand vermieden und Wohnraum richtig verteilt werden und wie kann Wohnqualität und ein „Recht auf Wohnen“ definiert werden?

Auch das diesjährige Wohnbausymposium wurde wieder im bewährten Format aus Keynote, Impulsen und thematisch daran anknüpfenden Workshops veranstaltet. Inhaltlich wurden im Kontext der Quartiersentwicklung folgende Themen behandelt:

- **Strategien der Klimawandelanpassung** – Grundlagen und Konzepte
- **Neue Mobilität im Wohnquartier** – Neue Stellplatzstrategien
- **Intensive und soziale Wohnraumnutzung** – Tauschen von Wohnraum

Diskutiert wurde mit Fachleuten aus der Wohnungswirtschaft, der Verwaltung und der Politik. Gemeinsam wurden Problembewusstsein und Kontextwissen vertieft, an neuen Lösungen gearbeitet und neue Netzwerke gebaut sowie Kontakte geknüpft. Eine politisch hoch besetzte Podiumsdiskussion rundete den Tag ab.

Besonderer Dank gilt den Vortragenden Robert Temel, Katharina Schätz, Harald Frey, Stephan Schott und Betül Bretschneider, die ihre jeweiligen Inputs als Beiträge für die Nachlese zusammengefasst haben. Weitere Inhalte wurden von Marlene Suntinger, Patrick Lüftenegger, Inge Strassl und Bernhard Gugg bearbeitet.

Die Durchführung der Veranstaltung wäre ohne Hilfe von Birgit Danningner, Sarah Buchberger, Ursula Empl und Gabriele Kriks nicht in dieser Qualität gelungen. Stefan Veigl (Salzburger Nachrichten) moderierte das Symposium und stellte der Politik in der abschließenden Podiumsdiskussion sehr gute und kritische Fragen.

Das Redaktionsteam



Mag.ª (FH) Andrea Klambauer
Landesrätin für Wohnbau



Dr.ª Barbara Unterkofler
Bürgermeister-Stellvertreterin

ATTRAKTIVIEREN VON QUARTIEREN

So wie sich die Lebensweise der Menschen und die Rahmenbedingungen mit der Zeit verändern, so wandeln sich auch die Ansprüche an Wohnungen und ganze Quartiere. Beim Wohnbausymposium treffen sich Fachleute zum Austausch und gemeinsam werden die am Podium präsentierten Denkanstöße in Gruppenarbeiten weiterentwickelt. Diesmal stand das Attraktivieren von Quartieren im Mittelpunkt. Die Themen reichten von der neuen Mobilität, der sozialen Wohnraumnutzung bis hin zur Anpassung an den Klimawandel.

Auch die Wohnbauförderung entwickelt sich weiter und wird an neue Anforderungen angepasst. Hier ist vor allem auch der Lenkungseffekt von Förderungen ein Hebel, mit dem neue Konzepte verstärkt oder erwünschte Formen des Wohnbaus unterstützt werden. So stehen bei „Häuslbauern“ vor allem nachhaltige Bauweisen im Vordergrund, während mehrgeschossiger Wohnbau sowohl im Bereich der Miete als auch im Eigentum deutlich stärker gefördert werden. In diesen Wohnformen können viele der vorgestellten Ideen umgesetzt werden. Weiters unterstützen wir über die Wohnbauforschung die Ausarbeitung konkreter Ideen im Bereich des Wohnbaus sowie die Begleitung von neuen Quartieren.

Besonderen Mehrwert bringt das Salzburger Wohnbausymposium vor allem durch die konstruktive Zusammenarbeit von Fachleuten aus der Wohnungswirtschaft, der Verwaltung, der Politik und interessierten Bürger*innen!

KLIMAWANDELANPASSUNG IM WOHNBAU

Wohnquartiere und die speziellen Anforderungen an sie unterliegen einem stetigen Wandel im Lauf der Zeit. Konstant bleiben aber die Wünsche nach vielseitigen, lebendigen und lebenswerten Quartieren. Um diesen Ansprüchen auch weiterhin zu genügen, ist u.a. die Anpassung an den Klimawandel nötig. Deshalb stand das Wohnbausymposium 2019 auch ganz im Zeichen von Strategien dafür.

Grünräume, Energie und Mobilität sind im Wohnbau derzeit die drei größten Hebel, um die Klimawandelanpassung voranzutreiben. Dabei wird auch klar, dass sich klimafreundlicher und leistbarer Wohnbau nicht ausschließen, sondern vielmehr ergänzen: So treibt z.B. der Ausschluss fossiler Energieträger zur Versorgung Innovationen an, die dazu führen, dass Betriebskosten und damit „Warm-Mieten“ sinken.

Die Stadtgemeinde Salzburg setzt zudem auf Vorgaben bzgl. Gründächer, Photovoltaik, bodenfreier Grünräume und Pflanzbindungen, was sowohl kleinklimatisch als auch emotional große Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung vor Ort hat. Was die Förderung der Mobilität im Umweltverbund angeht, so ist meine Herangehensweise klar: Nur wenn es attraktive Angebote gibt, werden die Menschen auch „umsteigen“. Nicht Zwang, Moralpredigten und der erhobene Zeigefinger führen zum Ziel, sondern das Angebot von attraktiven Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. Die Verkehrswende dazu haben wir in Stadt und Land Salzburg bereits eingeleitet.



Mag.ª Anja Hagenauer
Stadträtin für Soziales



Mag.ª Martina Berthold
Stadträtin für Umwelt und Bau

LEISTBARES WOHNEN FÜR ALLE MENSCHEN ZUR REALITÄT MACHEN

Leistbaren Wohnraum für die Salzburgerinnen und Salzburger zu schaffen, ist für mich als Wohnbaustadträtin eines meiner wichtigsten Ziele und hat absolute Priorität. Dafür braucht es gut durchdachte Wohnkonzepte, die maßgeschneidert auf die Bedürfnisse der Menschen abgestimmt sind. Es gehören hier mutige Ideen verfolgt und neue Konzepte ausprobiert, um den gesellschaftlichen Wandel auch im Wohnen bestmöglich abzubilden.

Die Bewohner*innen sollen möglichst eng in die Gestaltung ihres Wohnraumes miteingebunden werden, denn an erster Stelle müssen immer die Menschen in dieser Stadt stehen. Wohnen hat eine große soziale Bedeutung, hier gehört zugehört, ausgewogen und gezielt gestaltet, um im Ergebnis einen bunten Mix zu schaffen. Gerade bei Senior*innen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität muss speziell auf die besonderen Herausforderungen dieser Personen geachtet werden. Alternative Wohnformen, wie beispielweise betreutes oder barrierefreies Wohnen, müssen in den Fokus gerückt werden.

Wenn alle an einem Strang ziehen, bin ich davon überzeugt, dass uns das gemeinsam gelingt.

MASSNAHMEN ZUR KLIMAWANDELANPASSUNG HABEN PRIORITÄT

Bei „Der letzte Sommer war sehr schön ...“ denke ich nicht nur an die Austropop-Band STS, sondern auch an die Hitze des Jahres 2019. Und die lässt mich vor allem als Umwelt- und Baustadträtin nicht kalt. Daher haben Maßnahmen zur Klimawandelanpassung und zum Klimaschutz höchste Priorität in meiner Arbeit.

Für den Hochbau der Stadt Salzburg heißt das unter anderem: Photovoltaik-Offensive, mehr Gründächer und -fassaden, weg mit den letzten Ölheizungen, Bauen mit Holz und kluges Beschattungsmanagement. Im Tiefbau setze ich auf den Ausbau der Radwege, mehr Bäume im Straßenraum, abkühlende Brunnen und mehr Platz für Fußgänger*innen.

Die Empfehlungen und pointierten Worte von Verkehrsplaner Harald Frey haben mich daher besonders angesprochen. Frey kritisiert die Windschutzscheiben-Perspektive im Wohnbau und in der Mobilitätsplanung: Wohnen und Auto-Abstellen sollte grundsätzlich getrennt werden, der kürzeste Weg von der eigenen Wohnung der zum Fahrrad oder zum Öffentlichen Verkehr sein. Das Auto findet in Quartiers- oder Stadtteilgaragen seinen Platz oder wird gar nicht mehr gekauft. Immer mehr Menschen zeigen, dass Leben auch ohne eigenes Auto funktionieren kann.



WIE ENTSTEHEN VIELSEITIGE UND LEBENDIGE QUARTIERE?

Grundlagen und Werkzeuge moderner Stadtentwicklung

Welche **Elemente** lebendige, neue Stadtquartiere ausmachen, ist weitgehend klar: Dafür benötigt man Nutzungsmischung und hochwertige Erdgeschoßnutzungen mit Gewerbe, mit einer Kombination von Wohnen und Arbeiten, mit sozialen und kulturellen Angeboten und nutzbaren Freiräumen. Man braucht Kleinteiligkeit – der Grundstücke, des Eigentums, der Nutzungen. Die Kleinteiligkeit ist Voraussetzung für Vielfalt.

Ein großer Entwickler, der ein ganzes Gebiet auf einmal entwickelt, kann keine Vielfalt erreichen. Man braucht Vielfalt der Nutzer*innen – beim Wohnen, beim Arbeiten, im Gewerbe. Weitere Voraussetzung ist Vielfalt der Bauträger. Notwendig sind leistbares Wohnen ohne Segregation und vielfältige Wohntypologien. Dafür besitzen wir in Österreich mit dem gemeinnüt-

zigen Wohnbau eine hervorragende Grundlage. Vielfältige Wohntypologien bedeuten verschiedene Wohnungsgrößen, verschiedene Lebensformen, Altersstufen, eine Mischung von gefördert und freifinanziert, aber auch Sonderformen wie gemeinschaftliche Wohnprojekte.

Man braucht außerdem hochwertigen, nutzbaren öffentlichen Raum – das hängt mit Nutzungsmischung und mit Mobilität zusammen. Wenn die Bewohner*innen in der Tiefgarage in ihr Auto steigen und wohin auch immer fahren, um dort ebenso wieder in der Tiefgarage auszusteigen, dann gibt es keinen öffentlichen Raum. Es braucht zeitgemäße Mobilitätsangebote: Man kann den Leuten nicht nur sagen, fährt weniger Auto, sondern muss ihnen Alternativen bieten, das heißt öffentlichen Verkehr, Rad- und Fußgängerinfrastruktur.

Man benötigt Energieeffizienz und Energieproduktion. Und man braucht schließlich, nicht zuletzt, hochwertige Architektur und vielfältigen Städtebau – das ist die Klammer, ohne die das Genannte nur halb funktionieren kann. Architektonische und städtebauliche Gestaltung ist keine rein theoretische, ästhetische Sache, sondern eine Sache der Lebensqualität, der Baukultur. Vieles davon ist in der Theorie allgemein akzeptiert, aber in der Praxis wird es nur selten erreicht. Doch ein vielseitiges, lebendiges Quartier braucht all das, nicht nur einzelne Aspekte. Und all das sollte immer erreicht werden, nicht nur bei einzelnen Leuchtturmprojekten.

Was sind nun **Voraussetzungen** dafür, all das zu erreichen? Auch das ist weitgehend bekannt, obwohl einige dieser Elemente nicht immer angewandt werden:

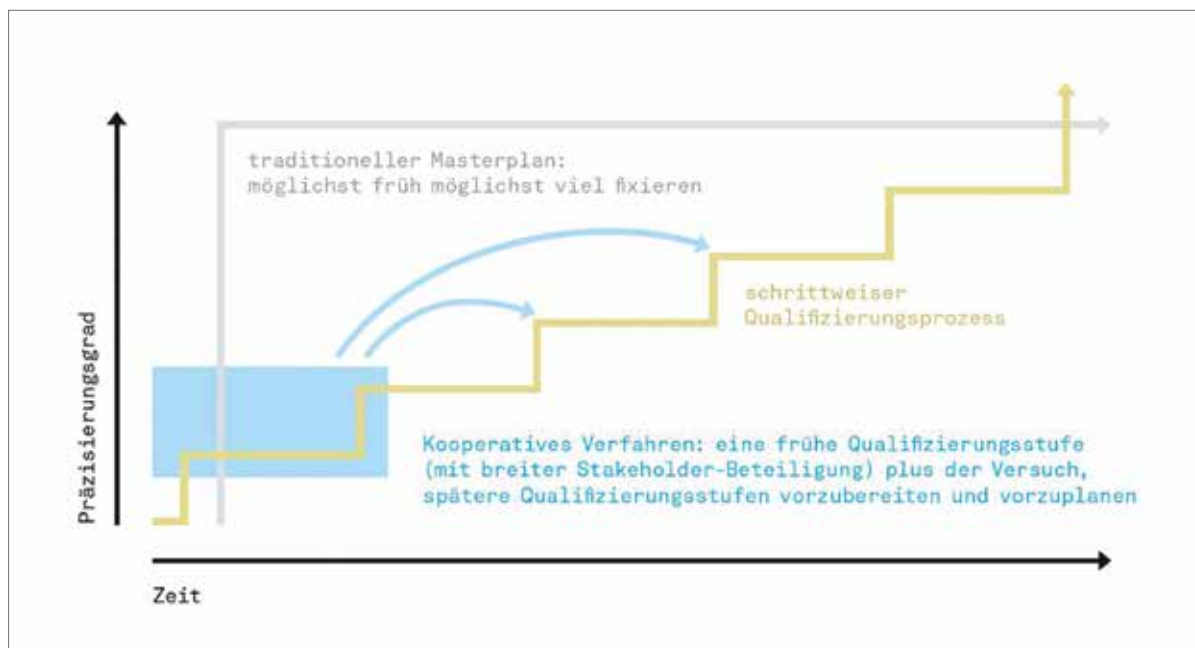


© wolfeeb.com

Keynote:
Robert Temel

Robert Temel ist selbstständiger Architektur- und Stadtforscher in Wien. Er studierte Architektur an der Universität für angewandte Kunst Wien und absolvierte das Postgraduate-Programm Soziologie am Institut für Höhere Studien in Wien.

Sein Forschungsinteresse ist auf die Nutzung und Herstellung von Architektur und Stadt mit Schwerpunkt auf Wohnbau, Stadtplanung und öffentlichen Raum gerichtet. Sprecher der Plattform Baukulturpolitik und Mitglied des Beirats für Baukultur im Bundeskanzleramt seit 2013. Mitbegründer der Initiative für gemeinschaftliches Bauen und Wohnen und der WoGen Wohnprojekte-Genossenschaft e. Gen.



Ablaufdiagramm eines kooperativen Planungsverfahrens.

Grafik: sensomatic

Es braucht klar formulierte Ziele der Politik und der Stadtplanung, eine Beschränkung der Grundstückspreise, Förderung der Vielfalt der beteiligten Akteur*innen (Bauträger*innen, Architekt*innen, Nutzer*innen, Bevölkerung) und Beteiligung, Interdisziplinarität in der Planung, Kooperation und Synergie in Planung und Projektentwicklung, Qualitäts-

sicherung und Begleitung, und noch einiges mehr. Ich möchte deshalb einige wichtige Werkzeuge dafür kurz vorstellen.

Dabei handelt es sich zunächst um **kooperative Planungsverfahren**¹, eine alternative Methode, um städtebauliche Planungen zu entwickeln. In einem solchen Verfahren werden nicht, wie beim

städtebaulichen Wettbewerb, mehrere Projekte parallel und unabhängig voneinander entwickelt, um dann eines davon auszuwählen. Stattdessen gibt es eine Dreierkonstellation aus beteiligten Planer*innen und Fachplaner*innen, die gemeinsam und abschnittsweise auch parallel an ihren Entwürfen arbeiten; aus einer Begleitgruppe (analog zur Jury eines Wettbewerbs), die die Entwürfe mit den PlanerInnen diskutiert, diese bewertet und Empfehlungen für die Weiterentwicklung abgibt; sowie aus der Verfahrensorganisation.

Im kooperativen Planungsverfahren sind möglichst alle wichtigen Stakeholder beteiligt, das heißt Eigentümer*innen, Bauträger, Verwaltung, Politik, Bevölkerung, Planung etc. Im Unterschied zum traditionellen Masterplan wird nicht zu einem frühen Zeitpunkt im Entwicklungsprozess möglichst viel definitiv fixiert, sondern es werden erste strategische Festlegungen gemacht und ein schrittweiser Qualifizierungsprozess definiert, um spätere Entwicklungen vorzubereiten.

Das kooperative Verfahren ist ein lernendes Verfahren, das integral plant und mit Rückkopplungen

arbeitet, in das Beteiligung und Bürger*inneninformation integriert werden können, und das größere Planungsspielräume bietet. Es trägt bei zu einer besseren Verankerung der Resultate bei den Stakeholdern und damit zu einer besseren Umsetzung.

Ein weiteres essenzielles Werkzeug ist das **Konzeptverfahren**², eine Methode, um Grundstücke nicht zum Höchstpreis, sondern nach Qualitätskriterien zu verkaufen. Dafür wird der Verkaufspreis meist fixiert, die Entscheidung darüber, wer kaufen kann, wird anhand der Qualitäten eines vorgeschlagenen Konzepts gefällt. Diese Methode wird seit einigen Jahren zunehmend in vielen deutschen Städten angewandt, sie entstand für Verkäufe an Baugemeinschaften, wird aber mittlerweile für alle Arten von Käufer*innen eingesetzt. Die längste Tradition dafür gibt es in Tübingen, aber mittlerweile haben auch Städte wie München und Hamburg festgelegt, dass sie alle

¹ Robert Temel, raum & kommunikation: Grundlagen für kooperative Planungsverfahren, Werkstattbericht Nr. 149, Hg. Stadt Wien, Wien 2015

² Robert Temel: Baukultur für das Quartier. Prozesskultur durch Konzeptvergabe, Hg. Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, Bonn 2020

Grundstücke für Wohnbau nur mehr mittels Konzeptverfahren verkaufen.

Konzeptverfahren helfen dabei, Vielfalt zu erzeugen, die Kreativität und Innovationskraft von vielen zu nutzen, innovative Akteur*innen zu beteiligen und zusammenzubringen, Nutzungen nicht von hohen Grundstückspreisen bestimmen zu lassen, hohe Qualitäten zu verlangen und zu erhalten sowie die Öffentlichkeit zu interessieren, zu aktivieren, zu beteiligen.

Ein wichtiges „Werkzeug“ ist auch die Beteiligung von **innovativen Akteur*innen**³: Dazu zählen Baugemeinschaften, (neue) Genossenschaften, aber auch gemeinnützige und gewerbliche Bauträger mit innovativem Anspruch und andere Akteur*innen wie Gewerbemietler*innen, soziale und kulturelle Träger etc..

Baugemeinschaften sind gern gesehene Akteur*innen in neuen Stadtteilen, weil sie Bausteine der Vielfalt im Stadtteil bilden: Sie bieten Nutzungsmischung,

vielfältige Nutzungsangebote und Identifikationspunkte. Sie bringen oft die Kombination von Wohnen und Arbeiten, Arbeitsräume und Coworking und liefern vielfältige Aktivitäten sowie zivilgesellschaftliches Engagement im Stadtteil. Sie bieten die Integration von besonderen Wohnangeboten und sind Pioniere der Nachhaltigkeit durch besondere Mobilitätskonzepte, Food Coops und Konzepte der Ressourcenschonung im Alltag. Um derartige innovative Akteur*innen ins Stadtquartier zu bringen, muss man sich um sie kümmern – ein Weg dorthin ist ein spezifisches Grundstücksangebot durch Konzeptverfahren.

Weitere wichtige Werkzeuge sind etwa eine Prozessbegleitung über die gesamte Entwicklung eines Quartiers, die die Steuerung über Schnittstellen und Ressorts hinweg übernimmt und langfristig und qualitätsorientiert ausgerichtet ist; Architekturwettbewerbe, die bestmögliche Lösungen für räumliche Qualität und letztlich Lebensqualität liefern; sowie Beteiligung und Quartiersmanagement, weil Planung und Entwicklung kein reines Expert*innenthema sind – wenn Baukultur die Lebensqualität von allen fördern soll, dann sollen

auch alle die Möglichkeit haben, sich am Entstehen zu beteiligen.

Das heißt, alles in allem, es geht bei der Entwicklung von Quartieren um **Baukultur**, um eine gesamthafte Sicht auf ein Quartier: um Städtebau, Infrastruktur, Architektur, Freiraum, Verkehr, Energie, Akteur*innen, Nutzungen; um den Bezug zum Umfeld; um Planung, Entwicklung, Umsetzung, Betrieb; darum, Prozesse und Abläufe zu planen und durchzuführen; und es geht darum, viele Einzelexpertisen und Einzelkompetenzen in ein Ganzes zusammenzuführen, sodass sie sich möglichst nicht widersprechen.

Insgesamt geht es also um Lebensqualität! Genau das bedeutet nämlich Baukultur: Wie kann ich mit der gebauten Umwelt und allem, was damit zusammenhängt, die Lebensqualität der Bevölkerung positiv beeinflussen?

Blick ins Areal „Leben am Helmut-
Zilk-Park“ in Wien, das mit
kooperativem Verfahren und
Konzeptverfahren entwickelt wurde.

© Robert Temel



³ Wien 3420 AG (Hg.): Gemeinsam Bauen Wohnen in der Praxis. Workshopreihe 2014 über, für und mit Baugruppen in Wien, Wien 2015



WOHNBAUExKURSION TÜBINGEN 2019

Kommunale Wohnbaupolitik und Stadtentwicklung

durch innovative Inputs von guten Beispielen im In- und Ausland die Diskussion über zukünftige Entwicklungen anzuregen. Auch Experten aus anderen Bundesländern nehmen regelmäßig an der Exkursion teil.

Kommunale Wohnbaupolitik und Stadtentwicklung war der Titel unter dem 32 wichtige Wohnbaupraktiker von 15. bis 17. Mai nach Baden-Württemberg reisten.

effektiven Mitteln Defiziten einer miserablen Wohnbaupolitik des Landes entgegenwirkt.

Mit Stolz können wir den deutschen Nachbarn über unser System des geförderten Wohnbaus berichten und mit Respekt bewundern wir das Engagement einer Kommune bei der Umsetzung einer sehr klaren Wohnbaustrategie – dem Tübinger Modell.



Rückblick:
Patrick Lüftenegger

ANLASS UND ZIEL

Einmal jährlich organisiert die Wohnbauforschung des SIR eine **interdisziplinäre Wohnbauexkursion** mit Politik, Verwaltung, Bauträgern, Architekten, Soziologen und Experten aus der Wissenschaft, um aus unterschiedlichen Perspektiven herausragende Wohnbaubeispiele zu besichtigen und zu analysieren.

Ziel ist die Vernetzung der Salzburger Wohnbauszene und

TÜBINGEN – EIN MEKKA FÜR STADTPLANER

Die Universitätsstadt ist nicht nur bekannt für den mittelalterlichen Stadtkern, charmante Fachwerkhäuser und studentisches Flair, sondern auch für die **mehrfach ausgezeichneten Stadtentwicklungsquartiere** und eine lange Tradition der aktiven Bodenpolitik. Eine kleine Stadt, die mit

TÜBINGER MODELL

Bereits in den 1970er und 80er Jahren wurden mit Andreas Feldtkeller im Stadtplanungsamt Grundsteine für die spätere Entwicklung der großen Kasernenareale und Industriebrachen gesetzt. Aus seinen Erfahrungen der Altstadtsanierungen konnte er wichtige Schlüsse für **kleinteilige, gemischte Stadtentwicklungen** nach den Prinzipien der europäi-

Familien, Alleinstehende, Gewerbetreibende oder Investoren schließen sich zusammen, um nach ihren Vorstellungen ein Stadthaus zu errichten.

schen Stadt ziehen und Rahmenbedingungen dafür schaffen.

Cord Söhlke, der amtierende Baubürgermeister (entspricht Stadtrat in Österreich), setzt die Tradition einer aktiven Stadtplanung mit einer entsprechend gut organisierten Verwaltung weiter fort:

Die Stadt Tübingen als Entwickler

- Erwirbt Militärareale und Industriebrachen (Vorkaufsrecht in definierten Gebieten auf Grundlage der Bodenrichtwerte)
- Entwickelt Konzepte, Städtebau und Bebauungspläne
- Entspricht Altlasten und erstellt Infrastruktur (finanziert durch Planungsgewinne)
- Schreibt den Verkauf aus und sucht gute Konzepte für die Bebauung
- Verkauft die Grundstücke und steuert die gesamte Entwicklung

Bauträger, Projektentwickler und Baugemeinschaften

- Erhalten Grundstücksoptionen für ihre Konzepte
- Haben strukturelle Vorgaben (bei großer gestalterischer Freiheit)
- Übernehmen gemeinsame Aufgaben wie Innenhöfe, Tiefgaragen etc.
- Tragen Verantwortung für ihre Projekte und sind die wesentlichen Akteure der Entwicklung

Die Vergabe der Baufelder erfolgt zu einem Fixpreis, die Entscheidung, wer den Zuschlag bekommt, erfolgt auf Basis folgender Ziele:

1. Soziale und bauliche Innovation
2. Integration von Gewerbe
3. Mehrwert für das Quartier
4. Umsetzungssicherheit

Durch dieses Vorgehen erhalten viele unterschiedliche Akteure Zugang zu preisgedeckelten Grundstücken, und ein vielschichtiges, kleinteiliges Stadtbild mit hohen Qualitäten im öffentlichen Raum ist das Ergebnis.

In der Universitätsstadt Tübingen sollen brachliegende Flächen nicht nur für den Wohnungsbau reaktiviert werden. Ziel ist es, vielfältige und lebendige Quartiere mit hohem Lebens- und Identifikationswert für ganz unterschiedliche Nutzerinnen und Nutzer zu schaffen.

Im Zentrum steht das **Modell der Baugemeinschaften**: Familien, Alleinstehende, Gewerbetreibende oder Investoren schließen sich zusammen, um nach ihren eigenen Vorstellungen ein Stadthaus zu errichten. Die Baugruppen erhalten von der Stadt eine Option auf ein Grundstück, das sie nach Ablauf der Reservierung von der Stadt erwerben können.

Auf diese Weise ist das Bauen kostengünstiger, individueller und identitätsstiftender als das „Haus von der Stange“. Am Anfang leisteten die Akteure im Französischen Viertel Pionierarbeit – sowohl auf Seiten der Stadt als auch auf Seiten der Bauherrschaft. Man betrat Neuland. Mittlerweile ist aus einem erfolgreichen Experiment die Regel geworden, so etwa im Mühlenviertel oder in der Alten Weberei.



Modernes Tübingen

© SIR



Mittelalterliches Tübingen

© SIR



Französisches Viertel und Loretto © SIR



Güterbahnhof © SIR

BESICHTIGTE VIERTEL

Französisches Viertel und Loretto

Hier hat die preisgekrönte Tübinger Stadtentwicklung ihren Ursprung: Nachdem die Franzosen Anfang der 1990er Jahre die Kasernen in der Südstadt verlassen hatten, kaufte die Stadt die Grundstücke. Sie plante und erschloss das Baugebiet. Anschließend verkaufte sie die Bauplätze an Baugemeinschaften, die hier Pionierarbeit leisteten. Entstanden sind Wohn- und Gewerbeflächen, die das Französische Viertel und das Loretto besonders für kleine und mittlere Unternehmen mit Service- und Dienstleistungsangeboten interessant machen.

Güterbahnhof

Südlich der Bahnlinie am ehemaligen Tübinger Güterbahnhof entsteht bis 2020 ein neues Stadtquartier mit rund 570 Wohnungen (davon 120 soziale Mietwohnungen), Büros und anderen gewerblichen Nutzungen. Insgesamt gewinnt die Universitätsstadt Tübingen auf dem ehemaligen Bahngelände zehn Hektar Bauland hinzu. Ein Teil der für die Wohnbebauung vorgesehenen Flächen innerhalb der Höfe 1 bis 6 ist inzwischen bebaut, die Wohnungen sind bezogen.

Alte Weberei

Sechs Höfe gruppieren sich um den zentralen Platz, auf dem das frühere Egeria-Gebäude renoviert wurde. Im Erdgeschoß befinden sich jetzt ein Restaurant und ein Ausstellungslager, die Obergeschosse wurden zu Büroräumen und einer Wohnung umgebaut. In der Alten Weberei wurden mehrgeschoßige Stadthäuser und etliche Reihenhäuser gebaut. In vielen Gebäuden besteht die Verpflichtung, dass mindestens 50 Prozent der Erdgeschoßfläche von Gewerbe belegt wird. Insgesamt wurden 100 Arbeitsplätze geschaffen. Neben neuen Wohn- und Gewerbeflächen sind Freizeit- und Sportanlagen am Neckarufer entstanden. Ein Runder Tisch hatte die Bürgerschaft im Vorfeld eingebunden.



Alte Weberei

© SIR

FAZIT

Die nachfolgenden Aufzählungen entsprechen einer Momentaufnahme und verstehen sich nicht als Ergebnis einer wissenschaftlichen Auseinandersetzung. Der Inhalt ist ohne Anspruch auf Vollständigkeit und dient als Diskussionsgrundlage für die weitere Auseinandersetzung mit kommunalen Wohnbaustrategien in Abstimmung mit der Wohnbaupolitik des Landes.

Zusammenfassung Wohnbaupolitik allgemein:

- In den Wohnbau muss regulierend eingegriffen werden, um Preise zu stabilisieren und qualitativ hochwertige Stadt- bzw. Gemeindeentwicklung zu steuern.
- Die fehlenden Strukturen des sozialen Wohnbaus (Wohnbauförderung, gemeinnützige Bauträger etc.) in Deutschland fordern die Kommunen stärker als in Österreich.
- In Österreich basiert die Wohnbaupolitik in erster Linie auf der Wohnbauförderung als wichtigstes Instrument (in den Gemeinden zum Teil kombiniert mit Raumordnungsinstrumenten).
- Günstiger Wohnraum kann nur geschaffen werden, wenn der Bodenpreis gebremst ist, dies erfordert eine aktive kommunale Bodenpolitik.

- Entscheidend dafür sind der politische Wille und eine entsprechend organisierte Verwaltung (Beispiel Tübingen: Liegenschaftsentwicklung oder Stabsstelle für Wohnen bzw. Wohnraumbauftragte).

Zusammenfassung Tübinger Modell:

- Die Stadt Tübingen zeigt, dass wenn das Steuerinstrument Wohnbauförderung nicht in diesem Ausmaß vorhanden ist, die Stadtpolitik/Verwaltung trotzdem sehr aktiv gestalten kann.
- Wenn die Stadt es schafft, Vorkaufsrechte zu gedeckelten Preisen in definierten Entwicklungsgebieten zu sichern, können Prozesse gelenkt werden.
- Wenn sich für einzelne Grundstücke möglichst viele Akteur*innen mit einem Konzept bewerben, kann eine vielfältige, lebendige Stadt entstehen (der Wettbewerb erfolgt nicht aufgrund des Preises, sondern der Qualität!).
- Durch die aktive Einbindung der Bewohner (hier in Form von Baugemeinschaften) steigt die Identifikation, aber auch das Engagement und die Eigenverantwortung (z.B. von Bewohnern betriebene Treffpunkte, Werkstätten oder Läden). Der Wohnraum ist dadurch mehr als nur Konsumgut.

- Das Tübinger Modell wirft für die Bewohner*innen und die Allgemeinheit einen Mehrwert als „Stadtdividende“ ab: der Wohnraum ist im Vergleich zum konventionellen Sektor um 15–20% weniger kostenintensiv und damit bezahlbarer als am freien Markt.
- Wenn die guten Grundvoraussetzungen des geförderten Wohnbaus in Salzburg mit einer aktiven Stadtplanung nach dem Beispiel des Tübinger Modells ergänzt würden, könnte hochwertiger Wohnraum zu adäquaten Preisen für Jahrzehnte gesichert werden.



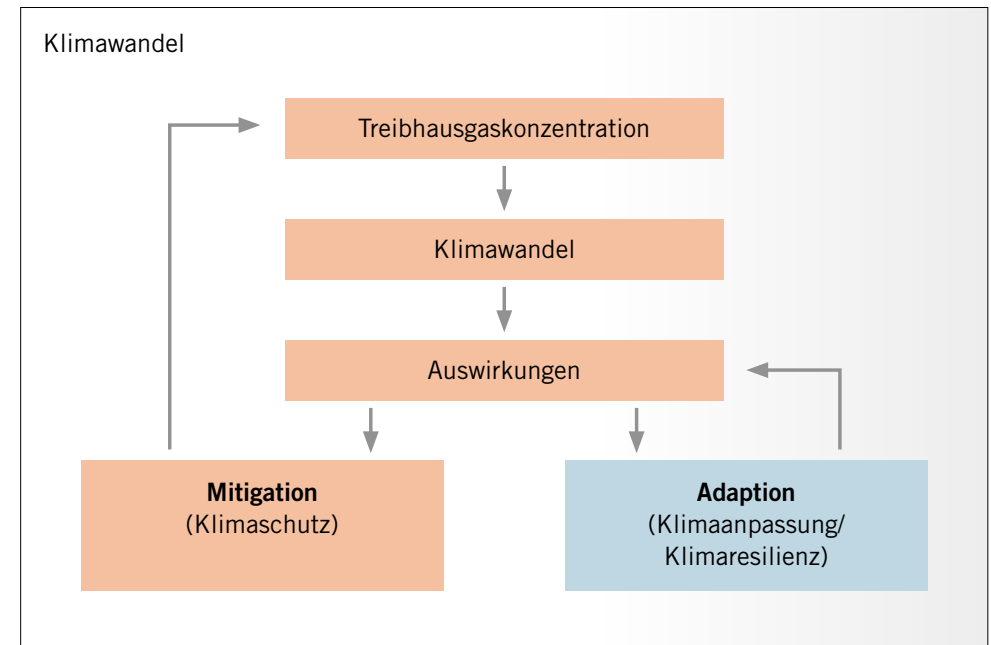
Eindrücke aus verschiedenen Vierteln – Innenhöfe, Straßenzüge, Sockelzonen

© SIR



KLIMARESILIENZ AM BEISPIEL REGENSBURG

Einblicke in den innovativen Umgang mit neuen, klimarelevanten Fragen der Stadtentwicklung



Die Stadt Regensburg hat mit 170.000 Einwohner*innen, einer schönen Altstadt und einem relativ hohen Bestand an Einfamilienhausstrukturen eine durchaus vergleichbare Situation mit der Stadt Salzburg. Bereits seit 2009 sind **klimarelevante Themen im Fokus der Stadtpolitik**. Es gibt eine klare Definition und Trennung der Themen und Zuständigkeiten zwischen dem Klimaschutz (Ursachenforschung, CO₂-Vermeidung) und der Klimawandelanpassung (Maßnahmen gegen die Auswirkungen des Klimawandels).

Um der Klimaanpassung in Deutschland einen politischen

Rahmen zu geben, hat die Bundesregierung im Dezember 2008 die „**Deutsche Anpassungsstrategie an den Klimawandel**“ (DAS) beschlossen. In ihr werden Aussagen zu beobachteten und erwarteten Klimaänderungen getroffen. Es werden zudem notwendige Schritte genannt, um Anpassungsmaßnahmen rechtzeitig und vorausschauend umsetzen zu können. Die DAS stellt mögliche Folgen des Klimawandels in verschiedenen Handlungsfeldern vor und zeigt Handlungsoptionen auf.

Durch Veränderungen der Klima- und Wetterverhältnisse können

vielseitige Auswirkungen für den Stadt- und Gebäudebereich resultieren:

- Die Temperaturerhöhung führt zu einer Zunahme des Hitzestresses in Wohn- und Arbeitsstätten für die dort lebenden bzw. arbeitenden Menschen. Die nächtliche Abkühlung verkürzt sich.
- In urbaneren Bereichen treten durch den hohen Grad an Versiegelung und **Stauwirkungen Überhitzungen in den Straßenräumen** auf – dies vermindert die Kühlungsmöglichkeiten für die Wohnungen, wirkt sich aber auch auf die Vegetation im Außenraum aus.

- Der Heizwärmebedarf wird geringer und der **Stromverbrauch kann durch zusätzliche Klimaregelungssysteme ansteigen**.
- Bei Trockenheit sinken der Grundwasserspiegel und der Bodenwassergehalt.
- Öffentliche Grünflächen sind längeren Trocken- und Hitzeperioden auf der einen Seite und Starkregenereignissen auf der anderen Seite ausgesetzt.
- Stark- bzw. Extremregen verursachen „urbane Sturzfluten“ und überlasten die vorhandenen Entwässerungssysteme (Dach- und Grundstücksentwässerung, Kanalisation).
- Höhere Binnenhochwasser-

- stände führen im Falle eines Versagens von Schutzanlagen zu einer Zunahme der Überschwemmungsereignisse
- Die Zunahme der Windgeschwindigkeiten durch Stürme führt zu höheren Schäden an Bauwerken und zu einem höheren Gefährdungspotenzial für Bewohner und Personen.
 - Weitere wetter- bzw. klimaabhängige Risiken resultieren beispielsweise aus Hagelschlag und in bergigen Regionen aus größeren Gefahren durch Murenabgänge oder Hangrutschungen.

Koordinierungsstelle

So wurde 2009–2013 im Rahmen des Forschungsprojektes Experimenteller Wohnungs- und Städtebau (ExWost) ein stadtklimatisches Gutachten mit **Erstellung einer Klimafunktionskarte** beauftragt und ein konzeptioneller Leitfaden zur Integration einer Klimafolgenabschätzung in der Umweltprüfung in den Raumordnungsverfahren erstellt. Aus diesen Aktivitäten resultierte die Entscheidung zur Schaffung einer „Koordinierungsstelle“, eines Klimaresilienzmanagements.

Thematisch sind aufgrund der bereits realen und noch zu erwartenden Folgen des Klimawandels besonders drei Themen in der Planung und künftigen Entwicklung von Projekten zu berücksichtigen. Diese stellen die drei Säulen des Regensburger Klimaresilienzmanagements dar:

Blick auf die Stadt Regensburg
© Stadt Regensburg



Klimaresilienz-Management

Hitze

Hohe thermische Belastung, v.a. in unverschatteten, versiegelten Bereichen und Bereichen mit einer geringen Begrünung und Durchlüftung



Starkregen

Überflutungen durch oberflächlichen Abfluss und Überlastung der Kanalisation



Durchlüftung

Geringe nächtliche Abfuhr der Hitze durch geringe innerstädtische Durchlüftung



„Ziel ist die Lebensqualität der Stadt Regensburg zu fördern, indem wir frühzeitig auf die Auswirkungen des Klimawandels reagieren“.

Herausforderungen des Klimaresilienzmanagements
© Stadt Regensburg



Blick auf die Stadt Regensburg aus der Vogelperspektive. Sie ist mit ca. 170.000 Einwohner*innen, einer hohen Einfamilienhausdichte und einer schönen Altstadt mit Salzburg vergleichbar.

© Stadt Regensburg

AUFGABEN DER STABSSTELLE

Die Befassung mit diesen Themen ergibt, dass viele neue Fragestellungen in der Stadtplanung zu behandeln sind:

- Wie bauen wir künftig unsere Wohngebiete? Was bedeutet das für Neubauten, was für Bestandsgebiete?
- Wie erhalten und gestalten wir unsere Grünflächen?
- Wie können wir die gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch Hitzebelastungen minimieren?
- Wie erhalten wir unsere Infrastrukturen?
- Was kann die Bevölkerung selbst tun? Wie kann die Stadt sie dabei unterstützen?

Die 2018 gegründete Stabsstelle in der Stadt Regensburg ist aufgrund der Komplexität des Themas und der großen inhaltlichen Breite mit vielen Stellen und Bereichen der städtischen Verwaltung vernetzt. Eine Besonderheit ist die direkte Ansiedlung beim 3. Bürgermeister (Direktorium 3) und nicht, wie häufig in einem Fachamt. Sie stellt auch eine Schnittstelle von Amt/ Stadtpolitik und Öffentlichkeit/ Bevölkerung dar.

Zu den Aufgaben zählen u.a.:

- Entwicklung einer Klimaresilienzstrategie in enger Zusammenarbeit mit den Fachämtern,
- Unterstützung der Fachämter bzgl. der Klimaanpassung,
- Kooperation mit den Fachabteilungen zu den inhaltlichen Themen,
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zur Sensibilisierung und Beteiligung,
- Austausch und Zusammenarbeit mit externen Fachexperten

Bei der inhaltlichen Bearbeitung der Themen sind die verschiedenen Baustrukturen und Gegebenheiten zu berücksichtigen. Im Rahmen des Planverfahrens wird der Belang Klima hinsichtlich seiner Beeinträchtigung durch das Vorhaben geprüft und entsprechende Maßnahmen entwickelt.

Dazu zählt auch die Prüfung einer Reduzierung der Durchlüftung auf Basis der Klimafunktionskarte. Um künftig eine vereinfachte Berücksichtigung im Verfahren zu ermöglichen, sollen im Rahmen des Prozesses der **Klimaanpassungsstrategie** darüber hinaus allgemeine Vorgaben und Emp-

fehlungen entwickelt werden. Diese unterscheiden sich für Neubau (Beschattung, Oberflächengestaltungen, offene Durchlüftungsbereiche und -schneisen) und Bestandsgebäude (Nachbegrünungen, Erhalt von bestehenden Grünachsen, Versickerungsbereiche). Das derzeit in Erstellung befindliche Freiraumentwicklungskonzept der Stadt Regensburg trägt hierbei mit der Stärkung und Schaffung grüner Infrastrukturen zur Klimaanpassung bei.

Die entwickelten Maßnahmen und Strategien für die Themenbereiche Hitze, Starkregen und Durchlüftung müssen konsequent in die Planung und Umsetzung von Baumaßnahmen einfließen. Besondere Anforderungen gibt es dabei für die Altstadt: Durch die besondere klimatische Ausprägung der Altstadt als Hitzeinsel, städtebauliche Besonderheiten und den Denkmalschutz.

Klimaanpassung wird als Gemeinschaftsaufgabe definiert: Die Klimaanpassungsstrategie stellt das zentrale Bindeglied sämtlicher Klimaaktivitäten der Stadt Regensburg dar. Dabei übernimmt die Stabsstelle im Wesentlichen eine koordinierende Aufgabe, die Federführung für einzelne Projekte bleibt in den Fachabteilungen. Viele Abläufe werden analysiert

und optimiert. Viele Themen und Inhalte werden bereits in den Standardabläufen berücksichtigt, nun werden diese aber gezielt koordiniert und zusammengeführt und werden damit bewusster gemacht.

Die Herausforderungen sind:

- Wie etabliert man ein „neues“ Thema in der Verwaltung?
- Wie kann man die Fachämter am besten unterstützen?
- Wie sensibilisiert man die Bevölkerung?
- Wer muss aller im Prozess berücksichtigt werden?
- Wie kommt man möglichst zeitnah in die Umsetzung und verfolgt dennoch einen gesamtheitlichen Ansatz?

Für jedes Themenfeld werden Schwerpunkte definiert: Beim Thema Starkregenmanagement waren dies:

- räumliche Lokalisierung
- Objektschutz
- wassersensible Stadtgestaltung
- Katastrophenschutz/Einsatzplanung

Das Starkregenmanagement ist Teil der Klimaanpassungsstrategie und diese wiederum folgt den Bayerischen Standards, u.a. durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz.

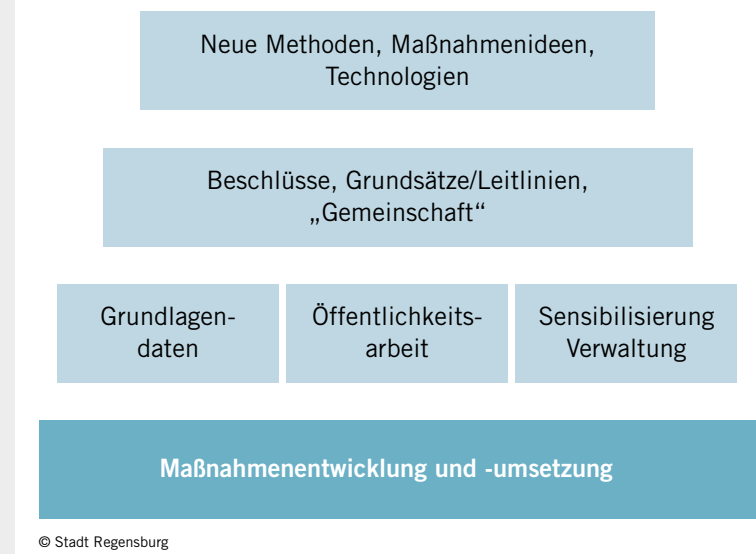
FAZIT

- Das Thema „Klima“ kommt nicht erst, sondern ist längst da.
- Wir sind im Rahmen der kommunalen Vorsorgepflicht zum Handeln aufgefordert.
- Eine fachlich interdisziplinäre Stelle kann in allen Bereichen Anschluss und Akzeptanz finden und das Thema vorantreiben.
- Wichtig ist, alle einzubinden, die Angst vor Gegenwind zu verlieren und das Thema auf die städtische Agenda zu bringen.
- Ebenso wichtig ist die aktive Kooperation mit benachbarten Kommunen und das Beschreiten von neuen, kreativen Wegen der Klimawandelanpassung.

Das Thema wurde in Arbeitsgruppen bearbeitet und ein Prozessplan erstellt. Dieser wurde nun am 28.1.2020 im Stadtrat beschlossen und geht in den nächsten Schritten in die Umsetzung.

Die Grundsätze stellen dabei eine wichtige Weichenstellung für die künftige Berücksichtigung des Themas in der Verwaltung dar. Es wurde auch eine „Planungshilfe Starkregenvorsorge“ erstellt.

Von den Leitlinien bis zur Umsetzung



© Stadt Regensburg



Vortrag:
Katharina Schätz,
Klimaresilienzmanagerin
schaetz.katharina@regensburg.de
© Stefan Effenhauser/Stadt Regensburg



Zusammenfassung:
Inge Strassl, SIR
© SIR

DIE STRASSE GEGEN DIE KLIMAKRISE

Die Städte machen ihr eigenes Klima. Je größer und je dichter sie gebaut sind, desto heißer werden sie.



Die zur Zeit provisorisch angelegte Aspangstraße zusammen mit der angrenzenden Bebauung im 3. Bezirk Wiens wurde eineinhalb Jahre lang vielfältig untersucht.

DER STRASSENRAUM ALS HITZESCHLUCHT

Fehlende Vegetation und hitze speichernde Oberflächen verwandeln die Städte zu Hitzeinseln. Thermografiebilder aus der Luft zeigen immer wieder, dass dunkel asphaltierte und mit Autos bedeckte Straßen deutlich mehr Hitze ausstrahlen als der Rest der Stadt, und sie blockieren außerdem durch Versiegelung die natürliche Versickerung des Regenwassers.

Wo und wie genau entsteht die Überhitzung im Detail, im Bau- und Quartiersmaßstab? Wie reagieren Bebauungsstruktur oder Bauart einzelner Häuser auf die Wetterverhältnisse, auf Sonne und Wind?

Um diese Fragen zu beantworten, zielte die Forschungsstudie „Greening Aspang“¹ auf ein Bewohner*innen-freundliches Konzept für einen Straßenraum, der zu einem Grünraum umgewandelt werden soll, um gleichzeitig auch die sommerliche Überhitzung zu vermindern.

In einem interdisziplinären Arbeitskreis² unter der Federführung von Dr. Betül Bretschneider mit der TU Wien und BOKU wurde auf Basis der wissenschaftlichen Untersuchungen ein Konzept für eine klimafreundliche Straße stufenweise entwickelt.

STRASSENRAUM ALS VER- KNÜPFUNG ZWISCHEN DEN HISTORISCHEN UND NEUEN STADTTEILEN

Die Aspangstraße verläuft entlang einer nach Süden orientierten Blockrandbebauung mit Häusern aus unterschiedlichen Epochen, der Gründer- und Nachkriegszeit bis hin zur Gegenwart, als zeittypischen Exemplaren, die in ähnlicher Bauweise häufig vorkommen.

Auf der gegenüberliegenden Seite grenzt die Neubausiedlung „Eurogate I – Aspanggründe“ an die Straße an, bestehend aus offener Bauweise im Passivhaus-

Standard. Die derzeit entstehende zweite Bauphase „Eurogate II“ erhöht den Bedarf an Freiräumen im gesamten Viertel.

STATT LEERER TIEFGARAGEN EIN GRÜNER STRASSENRAUM

Breit und verkehrssarm eignet sich die Aspangstraße für eine neue Nutzung. Neben Umfragen unter den Anwohnern gaben die Verkehrszählungen die Sicherheit, dass die Fahrbahnfläche stark reduziert werden kann und das, ohne die Umgebung zusätzlich zu belasten. Ein Teil der Straßenparkplätze bleibt sogar Tag und Nacht frei. Der 25%ige Leerstand in den Tiefgaragen im Viertel reflektiert mehr oder weniger zugleich auch die Wien-weite Auslastung.

Im Zuge der Forschungen wurde durch Messkampagnen und Infrarot-Aufnahmen der TU Wien und Mikroklima-Modellierungen (Envi-met) deutlich, wie und wodurch die Hitze verstärkt wird.

¹ „Greening Aspang“ wurde im Rahmen des Programms Smart Cities Demo 7. Ausschreibung des Klima- und Energiefonds durchgeführt.

² Forschungspartner: Projektleitung: UrbanTransForm Research Consulting – Betül Bretschneider, Dipl.Ing. Dr.™; TU Wien, Forschungsbereich Bauphysik und Schallschutz – u.a. Azra Korjenic, Thomas Mende, Vera Höckner; BOKU – Institut für Ingenieurbiologie und Landschaftsbau/envi-met und Österreichischer Städtebund

Sie zeigten die Wechselwirkungen zwischen Bebauungsstruktur, Orientierung, Bauhöhe, Fassadengliederung, Material und Farbgebung, die zur Überhitzung führen.

Hygrothermische Gebäudesimulationen verglichen den thermischen Komfort in unterschiedlichen Wohnungen. Gleichzeitig lieferten die in den Wohnzimmern installierten Sensoren laufend Daten zum Innenraumklima. Zusätzlich verfolgten an den Südfassaden montierte Wetterstationen Werte zu Außentemperatur, Feuchtigkeit und Wind. Mikroklima-Modellierungen zeigten auch noch die Orte der Überhitzung in den Freiräumen.

Die Resultate dieser Bestandsanalysen ermöglichten einerseits gegenseitige Vergleiche und Kontrollen und lieferten wichtige Indizien und Hinweise für die Praxis von Sanierungen bis hin zu Stadtteil- und Bauplanungen. Andererseits untermauerten sie für den Planungsprozess eine klima- und bewohnerfreundliche Umgestaltung der Aspangstraße.

- In Ost-West-Richtung verlaufende Straßen verursachen sowohl die für den Winter als auch für den Sommer problematischen Nord/Süd-Fassaden.
- Bebauungsmerkmale verändern die Windbewegungen: Je höher und engmaschiger die

Bauwerke, desto stärker ist ihre Wirkung als Windbarriere. Und je weniger Wind, desto höhere Temperaturen, weil sogar die für Hitzewellen typischen Windböen aus dem Südosten eine kühlende Wirkung haben. Die Oberflächen der Fassaden sind noch heißer als der Wind.

- Die Windgeschwindigkeit wird vor den unteren Stockwerken in einer durchgehend asphaltierten und nicht beschatteten Straßenschlucht langsamer und dadurch die Lufttemperatur höher. Untere Wohnungen haben höhere Innenraum-Temperaturen als obere.
- Wie so oft sind auch hier die Sockelbereiche der Häuser gegen Feuchtigkeit dunkel versiegelt. Zusammen mit dunkel asphaltierten Gehsteigen strahlen sie Hitze aus.
- Zudem steigt die heiße Luft von der Straßenebene entlang der Fassade auf und dringt bei Öffnungen in die Wohnungen ein.
- Neben der Wärmespeicherkapazität der Oberflächenmaterialien kann auch die Farbauswahl die Überhitzung erhöhen. Bei hellen und kalten Materialfarben bleiben die Oberflächen im Vergleich kühler.
- Der Asphalt unter den parkenden Autos und die Concretelemente bleiben bis in die Morgenstunden heißer als die restlichen Straßenoberflächen und erhöhen so die Luft-

temperatur. Genauso können die Balkone aus Stahlbeton in der Nacht nicht abkühlen und auch die Loggien bilden Hitzetaschen. Dagegen bleiben die grünen Wiesen und schattigen Flächen unter den Großbaumgruppen wesentlich kühler.

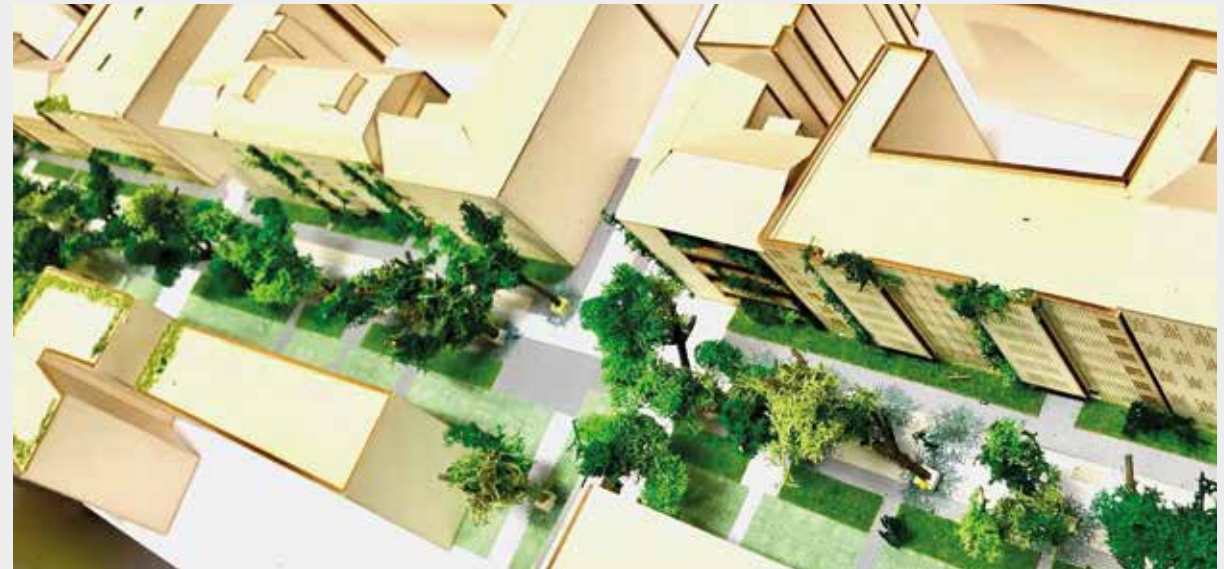
- Die Hitzeübertragung in die Wohnungen wird durch starke Dämmschichten nur eine Zeit lang angehalten, weil über kurz oder lang die Fassaden eine länger anhaltende Hitze durchlassen und in den Innenräumen aufgestaute Hitze in der Nacht nur verlangsamt beziehungsweise nur zum Teil abgeben.



Temperaturunterschiede an den Fassadenoberflächen (nach Farben und Materialien) an einem moderat heißen Sommertag (Lufttemperatur 27°C)

Fotos © Betül Bretschneider

Das Modell des Straßenkonzeptes für die Diskussion in Workshops vor Ort.





Ein Planungsworkshop mit Kooperationspartnern aus der Stadtverwaltung und dem Bezirk (2017)

BEGRÜNUNG UND ENT-SIEGELUNG DIREKT VOR DER FASSADE

Im Rahmen des Straßenkonzeptes sind neben einer schmalen Fahrbahn Grünstreifen als kühlende Flächen direkt vor den Hausfassaden, wo sie am klimaeffektivsten sind, zum Gärtnern und als Beete für vertikale Begrünungen geplant. Dazu eine Baumreihe als Fassadenbeschattung mit genügend Abstand zu den Einbauten (damit ohne teure Schutzmaßnahmen).

Gegen die Überhitzung erweisen sich die Begrünungsmaßnahmen, die die Natur in die Stadt zurückholen, durch Beschattung,

Verdunstung und Versickerung als effektiver als aufwändige bauliche Maßnahmen. Die Grünstreifen zeigen sich in Mikroklima-Simulationen als kühlende Flächen direkt vor den Erdgeschoßzonen, die die Hauptquelle der Überhitzung sind.

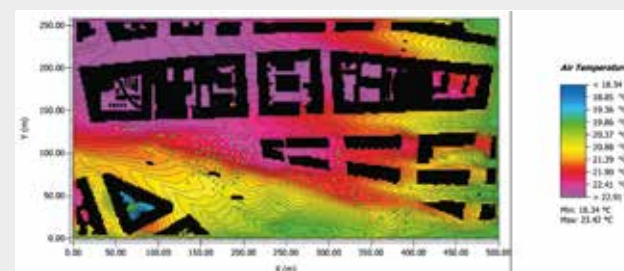
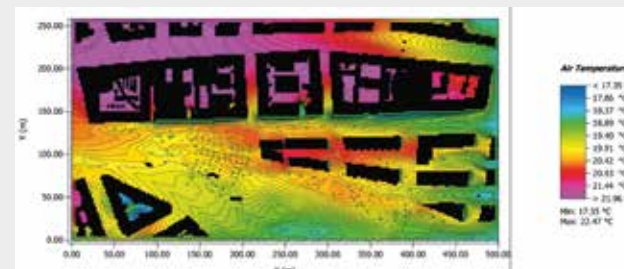
Die Simulationen, die das Mikroklima der Straße vor und nach der geplanten Umgestaltung vergleichen, zeigten deutlich die positive Wirkung einer Begrünung und Entsiegelung, nämlich bis zu 3°C Hitzereduktion. Simulationen zeigen, dass die Lufttemperatur direkt vor den Fassaden der Erdgeschoßzone wegen der geplanten Grünstreifen deutlich kühler bleibt.



Beitrag:
Betül Bretschneider

REFERENZEN:

- Betül Bretschneider, Azra Korjenic, Michael Bruse et al. (2018): Endbericht: Entwicklung eines Verfahrens zur gesamtenergetischen Optimierung von Stadtgebieten am Beispiel der Aspangstraße
https://smartcities.klimafonds.gv.at/wp-content/uploads/sites/3/BGR8_2018_KR15SC7F13040_Greening-Aspang.pdf.
- Stadt Wien – Wiener Umweltschutzabteilung (2015): Urban Heat Island Strategieplan Wien
<https://www.wien.gv.at/umweltschutz/raum/pdf/uhi-strategieplan.pdf>
- Betül Bretschneider: Greening Aspang (2017): Architektur&Bauforum
<https://www.bauforum.at/architektur-bauforum/greening-aspang-158076>
- Betül Bretschneider (2014): Buch: Ökologische Quartierserneuerung: Transformation der Erdgeschoßzone und Stadträume, Springer VS
<https://www.springer.com/de/book/9783658026813>



Mikroklima-Modellierungen bei Sonnenaufgang mit Wind aus dem Südosten: Oben der Iststand der Aspangstraße und unten der Stand nach der Umgestaltung mit Begrünung und Entsiegelung

© Greening Aspang Envi-met

BETEILIGUNG DURCH PLANUNGSWORKSHOPS UND STRASSENWORKSHOPS

Eine Reihe von Planungsworkshops mit den kooperierenden Vertretern der Stadt (u.a. für Straßenverwaltung, Verkehrsorganisation, Umweltschutz und Stadtentwicklung), dem Bezirk sowie der lokalen Agenda und Gebietsbetreuung dienten zu Diskussionen und Informationsaustausch. Das interdisziplinäre Team tagte regelmäßig, um die Ergebnisse der Untersuchungen zu Mikroklima und zu thermischer Gebäudeperformance zu besprechen und daraus Lösungen abzuleiten.

So konnte ein wissenschaftsbasiertes Verfahrensmodell auch unter Berücksichtigung technischer und regulatorischer Anforderungen der Straßenplanung entwickelt werden.

Wesentliche Ziele wie Begrünung, Verkehrsberuhigung und Entseiegelung standen im Einklang mit den Interessen einer stark überwiegenderen Mehrheit der Anrainer. Die Bestandsanalysen und Planungsworkshops wurden von Straßenworkshops begleitet, um den Prozess möglichst interaktiv und transparent zu gestalten. Direkt in der Straße hatten die Beteiligten und Anrainer die Möglichkeit, an Hand eines großen



Straßenmodells, ausgestattet mit bewegbaren Grünelementen, über ihre Interessen zu diskutieren und die Bezirkspolitik zu überzeugen. Die durch die regelmäßige Kontaktsuche entstandenen Bekanntschaften mit Anwohnern haben deren Bereitschaft zu aktiver Beteiligung erhöht.

Die Forschungsergebnisse erfordern ein Neudenken in der Stadt-, Bau- und Freiraumplanung. Aber

in der Planungspraxis werden immer noch kaum klimaschützende Methoden angewendet. Die kleinen Schritte der letzten Jahrzehnte sind noch weit davon entfernt, der Klimakrise wirksam entgegenzuwirken.

Die Anwohner*innen des Aspang-Viertels warten immer noch geduldig auf ihre neue Straße. Wartet auch die Klimakrise?

Aspangstraße als Pilotgebiet, Straßenraum nach und vor der Begrünung und Umgestaltung © Betül Bretschneider





Barcelona, autofreies Viertel

© Florian Lorenz (smarter than car)

NEUE MOBILITÄT IM WOHNBAU STÄRKEN

Was sind die Voraussetzungen für eine zukünftige Mobilitätsvielfalt?

Im Vergleich zu diesen Zeitschienen ist das Alter von modernen Verkehrssystemen mit 150 Jahren eher jung. In dieser kurzen Zeitspanne haben sich zurücklegbare Distanzen und erreichbare Geschwindigkeiten deutlich erhöht. Seit der Motorisierung im letzten Jahrhundert und dem damit einhergehenden **Planungsprinzip der „autogerechten Stadt“** wurde dieser Trend an die Spitze getrieben.

Das unheilvolle städtebauliche Paradigma der Nutzungsentflechtung (die Funktionen Wohnen, Arbeiten sind räumlich entkoppelt und weit voneinander entfernt) führte zu Mangelerscheinungen am Wohnort (keine Einkaufs-, Arbeits- bzw. Freizeitmöglichkeiten; Mangel an Kommunikation). Mobilität ist unter anderem ein Ausdruck von genau diesem

Mangel. Wer von A nach B fährt, macht dies nicht aus Spaß, sondern weil B etwas hat, das es bei A nicht (mehr) gibt.

FLÄCHENVERBRAUCH UND ÖFFENTLICHER RAUM

Zentrale Mobilitätsform in Österreich ist im Jahr 2020 das private Auto. Nur in Wien ist der Anteil an Wegen mit dem öffentlichen Verkehr höher. In allen anderen Bundesländern sowie in fast allen Bundeshauptstädten werden die meisten Wege motorisiert und individuell zurückgelegt. Neben dadurch **induzierten Lärm- und Feinstaubbelastungen** im Stadtraum schlägt in besiedelten Gebieten insbesondere der hohe Flächenverbrauch zu Buche. Der Raumverbrauch von Fußgängerverkehr beläuft sich auf 0,8 m²,

MOBILITÄT ALS AUSDRUCK EINES MANGELS AM ORT

Die meiste Zeit der menschlichen Entwicklung stand ein Großteil aller Menschen in direktem Kontakt mit seiner (gebauten) Umwelt, einem verlässlichen, erprobten System. Die Erfordernisse jeder Entwicklungsstufe brachten ihre eigenen Mobilitätsformen hervor. Fußgänger gibt es beispielsweise seit 6-8 Millionen Jahren. Siedlungen seit mehr als 60.000 Jahren. Die ersten Städte wurden vor ca. 5.000 Jahren gegründet.



Vortrag:
Harald Frey, Technische Universität Wien



Zusammenfassung:
Bernhard Gugg, SIR

jener von Fahrradverkehr auf 3 m². Im krassen Gegensatz dazu verbraucht ein mit einer Person besetztes Auto mit 40 km/h mit Abstand und Bremswegen insgesamt 60 m² wertvollen Stadtraum. Ein voll besetzter Bus braucht bei gleicher Geschwindigkeit immer noch die Hälfte wie ein voll besetztes Auto.

Zu dem enormen Verbrauch für fließenden Verkehr kommen Flächen für ruhenden, also parkenden Verkehr dazu. Es ergibt sich ein Bild, wie wir es aus Straßenräumen und Wohnanlagen kennen: jeder zur Verfügung stehende Zentimeter wird ausgereizt, um dem Auto Platz einzuräumen. Es entsteht ein Mangel an nutzbarer Fläche im hochwertigen Stadtraum und in Wohnquartieren, wodurch die Lebensqualität sinkt.

FÜR WEN WIR PLANEN UND BAUEN SOLLTEN

Für die **zukünftige Planung von Wohnquartieren** sollte das menschliche Maß wieder in den Vordergrund rücken. Unsere evolutionäre Ausstattung ist auf Geschwindigkeiten von 3-4 km/h ausgelegt. Dies entspricht dem Zufußgehen und bedeutet, dass alle wesentlichen Daseinsfunktionen (Einkauf, Erholung,

Bildung etc.) im Idealfall fußläufig erreichbar sein müssen. Alle Entfernungen unter 300 m können bei Berücksichtigung von Barrierefreiheit von den meisten Bewohnerinnen und Bewohnern zurückgelegt werden. Entfernungen darüber hinaus können mit dem Fahrrad, den öffentlichen Verkehrsmitteln oder Notfalls mit dem Auto bewältigt werden.

Planung und Umsetzung von kurzen Wegen in Wohnquartieren erhöht die Lebensqualität, spart den Haushalten Zeit und Geld, und trägt wesentlich zu einer Verkehrsreduktion bei, die schlussendlich allen Stadtbewohner*innen und -Bewohnern zu Gute kommt. Durch die potenziell verminderte Verkehrsbelastung wird Feinstaub reduziert und der durchschnittliche CO₂-Ausstoß pro Haushalt drastisch verringert.

Moderne Wohnsiedlungen schaffen also nicht nur Lebensgrundlagen mit menschlichem Maß, sondern helfen zusätzlich bei der Lösung von städtischen und stadtreionalen Problemen, sowie bei der Bekämpfung des menschenverursachten Klimawandels.



Visionär, aber bereits umsetzbar sind autofreie „Superblocks“, wie sie derzeit von vielen Städten aus Barcelona importiert werden.

© iStock

VORAUSSETZUNGEN FÜR EINE MOBILITÄTSMOBIELITÄT

Doch um das zu erreichen, müssen **wohnquartiersbezogene Planungen** von Mobilität und Verkehr in Zukunft nach zentralen Qualitätskriterien ablaufen. Dazu wird es notwendig sein, in den Phasen Planung, Genehmigung und Umsetzung stets mehrere Disziplinen zusammen zu denken. Landschafts-, Freiraum-, und Grünraumplanungen stellen



Autofreiheit in ländlichen Siedlungsstrukturen; hier: Seekirchen am Wallersee.

© Harald Frey



Schneeberg, Sachsen

© Gerhard Launer

beispielsweise zentrale Bausteine moderner Mobilitätsplanung dar.

Untersuchungen belegen, dass die Zahl der Menschen, die bereit sind Bus oder Bahn zu nutzen, sich schon bei Distanzen von 250-300 m halbiert, wenn das Umfeld als unattraktiv empfunden wird. Bäume, Pflanzen, Wasserelemente, Sichtachsen, Sitzmöglichkei-

ten, gute Luft, Witterungsschutz und Kommunikationsräume erhöhen das Fahrgastpotenzial automatisch, da der Weg zur Station als angenehm empfunden wird. Eine weitere Voraussetzung ist die Anwendung von modernen Prinzipien der Stellplatzorganisation. Autoabstellplätze sind von den Wohnungen grundsätzlich zu trennen, und zwar baulich, finanziell und organisatorisch. Bei gutem Parkraummanagement kann dadurch enorm viel Fläche eingespart werden, die wiederum besserer Freiraumplanung zu Gute kommt.

Ist eine Fläche nicht mit einer Garage unterbaut, kann sich zum Beispiel tieferes Wurzelwerk größerer Baumarten ausbreiten.

Größere Bäume schaffen Aufenthaltsmöglichkeiten im Schatten, was wiederum die Notwendigkeit verringert, weit entfernte Freiräume aufzusuchen.

EINSCHRÄNKUNGEN IM WOHNBAU

Im Wohnbau sind diese Überlegungen zum Teil schon angekommen. Städtische, gemeinnützige und gewerbliche Errichter und Verwalter von Wohnraum erkennen zunehmend, dass aktive Mobilitätsplanung wichtig ist. Mitun-

ter stoßen sie jedoch an Grenzen im System. Ein Bauträger, der geförderte Wohnungen errichtet, hat bei den aktuellen Grundstückspreisen schon ein Problem, gute Flächen zu finden. Danach wird abgewägt und kalkuliert, um die vorgegebenen Miet- oder Kaufpreise für die Bewohner*innen zu erreichen. Eingespart wird dann oft beim Freiraum. An anderer Stelle, bei der gesetzlich geforderten Errichtung von Stellplätzen, werden wiederum teure Garagen im Tiefbau errichtet, die dann womöglich zur Hälfte leer stehen, weil an der Oberfläche im Straßenraum kostenloses Parken möglich ist.

Ein anderer schwieriger Punkt ist die rechtliche Abgrenzung zu Angeboten im Quartier. Am Bau Feld selbst und bei Nutzung durch die zugehörige Bewohnerschaft ist die Lage klar, aber was passiert, wenn andere Personengruppen Angebote wie Carsharing nutzen? Hier bietet das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz (WGG) gewisse Spielräume, aber auch Einschränkungen. **Bauträger und Gemeinden haben noch kein klares „Skript“, wie sie mit neuer Mobilität im Wohnbau umgehen müssen.** Die Bandbreite bei konkreten Projekten ist dann breit: visionär, motiviert oder praktikabel sind bisher nur wenige gute

Das Wissen, die Strategien und die Tools für moderne, gesunde und umweltfreundliche Mobilität gibt es bereits!

Beispiele im neu gebauten oder sanierten Wohnungsbau.

HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN – WAS SOLL MAN MACHEN?

Trotzdem ist schon viel möglich. Berlin hat sich etwa zum gänzlichen Wegfall der Baupflicht von Stellplätzen entschieden und gibt nur mehr Höchstgrenzen vor. Hamburg hat diesen Ansatz 2013 übernommen. Die Aufhebung der Stellplatzpflicht wird zunehmend auch im österreichischen Kontext diskutiert: laut Salzburger Bautechnikgesetz sind jetzt schon **Obergrenzen im Wohnbau möglich**, wenn Planung und Umsetzung von Alternativen zum Auto vorhanden sind.

Ob und was möglich ist, sollte bezogen auf das Siedlungsgebiet nach ÖV-Güteklassen und Zentrumszonen differenziert werden. Gut durchmischte Gebiete sollen eine starke Reduktion der Mindest-Stellplatzvorgaben

erfahren. So genannte „Mobility Points“ (dort werden Carsharing, Bikesharing, Lastenräder und dazugehöriges Equipment „aus einer Hand“ angeboten) und Sammelgaragen bündeln zentrale Mobilitätsangebote an wenigen Orten im Quartier und sind fußläufig erreichbar.

Visionär, aber bereits umsetzbar sind sogenannte **„Superblocks“**, **wie sie derzeit aus Barcelona exportiert werden**: mehrere Gebäudeblöcke und Straßen werden zu einer verkehrsberuhigten Zone zusammengefasst und quasi autofrei gemacht. Der motorisierte Verkehr wird um die „Supermanzanas“, welche durch ein Straßennetz von rund 400 x 400 m gebildet werden, geführt. Die Straßen sind überwiegend dem Rad- und Fußverkehr vorbehalten. Zufahren zu Garagen oder Halten für Ladetätigkeiten sowie die Erreichbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen ist möglich und erlaubt.



La Tour-de-Peilz (VD): Place publique des Anciens-Fossés

© Fussverkehr Schweiz, www.flaneurdor.ch

Bleibt abschließend die Frage: wollen wir mehr vom Gleichen, oder Wohnquartiere zeitgemäß weiterbauen und moderne, gesunde und umweltfreundliche Mobilität fördern? Das Wissen, die Strategien und die Tools dafür gibt es bereits!



Workshop:
Marlene Suntinger,
uml salzburg



Zusammenfassung:
Bernhard Gugg, SIR

In Salzburg gibt es keinen Mangel an Stellflächen. Garagen stehen teilweise leer. Der öffentliche Straßenraum wird im Gegenzug de facto privatisiert. Alternativ zu teurem Neubau von Garagen könnten bestehende effizienter genutzt werden; hier: Stadt Salzburg, ehemaliger „Autopalast“, der um ein Wohngeschoß erweitert werden soll.

© Bernhard Gugg

LESS PARKING, MORE CITY

Wie die Prinzipien Entkoppelung und Bündelung das Stellplatzmanagement im Wohnbau verbessern

INNOVATIONSVORHABEN MOBILITÄT IM WOHNQUARTIER

Wenn komplexe Systeme Veränderung erfahren – weil dort Innovation erfolgen soll – kann es sein, dass man rasch auf Barrieren stößt. Widerstand zu begegnen, der Innovatorinnen und Innovatoren von Menschen, die diese Veränderung (noch nicht) mittragen wollen, entgegengebracht wird, ist ein nicht einfach zu erreichendes Ziel. Das urbane mobilitätslabor salzburg (uml) ist unabhängig und fachkundig und kann somit dort Innovation initiieren und begleiten, wo Interessen divergieren bzw. konkurrieren.

Bei der Planung von Mobilität in Wohnquartieren und Siedlungsgebieten gilt es diese zu identifizieren und Veränderungsprozesse bewusst zu initiieren und zu begleiten. Divergierende Interessen können aus unterschiedlichen,

jedoch parallel angewendeten Planungsprinzipien entstehen, die wiederum auf unterschiedlichen gesetzlichen Grundlagen basieren. Wie geht man etwa damit um, wenn hochwertige Fahrradgaragen schlussendlich über dicke Brandschutztüren erreichbar sind? Wer kümmert sich um die Ausstattung von Wohnbauten mit Infrastruktur für E-Mobilität? Hitzig diskutiert wird auch die Reduktion von Autostellplätzen. Bewohner*innen und Anrainer*innen stehen dem oft skeptisch gegenüber, obwohl die Vorteile überwiegen.

Beim Salzburger Wohnbausymposium 2019 diskutierte der uml salzburg-Workshop daher gemeinsam mit den Teilnehmer*innen einen Ansatz, den es so in Salzburg noch kaum gibt: Die Errichtung von Sammel- bzw. Quartiersgaragen. Was nach einer trockenen Materie klingt, birgt

enorm viel Transformationspotenzial für Städte und Wohnquartiere, aber auch für mittelgroße und kleinere Gemeinden. Denn wo Flächen effizienter genutzt werden, bleibt automatisch mehr Platz für bessere Nutzungen. Die Teilnehmer*innen brachten ihre Sichtweise vor Ort ein und nannten Bauvorhaben, die möglicherweise von neuen Park- bzw. Stellplatzkonzepten profitieren könnten.

PARKEN BEEINFLUSST DIE SIEDLUNGSENTWICKLUNG

Die umfassende Errichtung von Autostellplätzen ist keine Naturkonstante, sondern kann als Begleiterscheinung der Motorisierung im letzten Jahrhundert betrachtet werden: „**Der Zwang zur Errichtung eines Stellplatzes** für jede Wohneinheit wurde durch die nationalsozialistische Reichsgaragenverordnung aus dem Jahr 1939 eingeführt. Das explizite Ziel dieser Verordnung war die Förderung der Motorisierung.“ Diese prägnante Einleitung wählten die Autoren Kanonier und Weninger in ihrer Studie über das Stellplatzregulativ in Niederösterreich.

Auch in Stadt und Land Salzburg ist die Verpflichtung zur Errich-

tung von Stellplätzen vorgesehen. Materien wie Raumordnungsgesetz, Baupolizeigesetz, Bautechnikgesetz und Wohnbauförderung regeln verschiedene Aspekte des Parkens in diesem Zusammenhang. Der Einfluss auf Siedlungsstrukturen und Wohnquartiere ist groß. Raumplanerisch ungünstige Wohnlagen werden u.a. dadurch begünstigt, dass das Auto im eigenen Carport geparkt werden kann, wodurch der Weg zur nächsten Busstation gar nicht erst angetreten wird.

Zersiedlung könnte entgegenwirken werden, wenn im Neubau für abseits gelegene Wohnlagen nicht mehr, sondern weniger Stellplätze genehmigt bzw. vorgegeben würden. In zentral gelegenen Wohnquartieren wiederum werden Stellplätze aus Platzmangel meist im Tiefbau hergestellt, wodurch sich die Baukosten erhöhen. Von der Wohnung gelangen Bewohner*innen über das Stiegenhaus in die Garage. Dadurch geht Kommunikation verloren, denn der Gang durch das Wohnviertel wird obsolet.

Die Verfügbarkeit von privaten Stellplätzen wird aber auch als Argument für die Entlastung von öffentlichen Räumen gesehen. Eine effiziente Bündelung von Stellplätzen muss demnach bau-

platzübergreifend und **in Kombination mit modernem Parkraummanagement** der Gemeinde im Straßenraum betrachtet werden, damit sich die Anzahl an Stellplätzen im Durchschnitt verringert (denn viele private Stellflächen im Wohnbau stehen leer).

DIE PFLICHT ZUM STELLPLATZ IN DER AKTUELLEN GESETZGEBUNG

Das Salzburger Baupolizeigesetz (§5 Abs. 1 Slbg BauPolG.) geht begrifflich von verpflichtend zu errichtenden Kraftfahrzeug-Stellplätzen aus, wenn ein Projekt eingereicht wird. Der eigentliche Nachweis ist im Bautechnikgesetz geregelt (BauTG, § 38 ff). Dort werden Zahl, Größe und Situierung der zu errichtenden Stellplätze allgemein behandelt. Genaue Zahlen sind dem Gesetz als Tabelle angehängt. Für Wohnbauten gilt im Land Salzburg die Maßgabe von 1,2 Stellplätzen je Wohnung, aufgerundet auf die nächste Ganze Zahl.

Laut § 38 Abs. 3 BauTG können Gemeinden von diesen Vorgaben durch Bestimmungen in den Bebauungsplänen abweichen, wenn Interessen des öffentlichen Verkehrs, der Ortsplanung und anderer Faktoren berücksichtigt



Im französischen Viertel in Tübingen werden zentrale Parkflächen für Carsharing-Autos sowie Liefer- und Sozialdienste freigehalten (hier das sogenannte „teilAuto der Stadtwerke Tübingen“).

© SIR

werden. Wichtig: „Unter solchen Umständen können im Bebauungsplan auch Obergrenzen für die Herstellung von Stellplätzen festgelegt werden“ (§ 38 Abs. 3 BauTG).

In der Stadt Salzburg kommt die Stellplatzverordnung 2016 zum Tragen, in der im Stadtplan Gebiete festgelegt werden, die jeweils unterschiedliche Stellplatzschlüssel definieren. In der Verordnung werden alle Bebauungstypen behandelt, die keine Wohnbauten sind. Demnach gilt

für Wohnbauten der Schlüssel 1,2 im Gesetz, außer es werden im Bebauungsplan andere Festlegungen getroffen.

Generell können alle Bebauungstypen (Wohnheime, Gastgewerbe, Betriebsbauten etc.) im Bebauungsplan anders geregelt werden als im Gesetz und in etwaigen Verordnungen. Den Bebauungsplänen kommt dadurch eine wichtige Rolle zu, denn Gemeinden haben hier einen großen Spielraum für Vorgaben, auch für Mobilität.

NEUE MÖGLICHKEITEN DES WOHNRAUMBEZOGENEN PARKENS

In der Praxis des Wohnbaus werden immer öfter neue Modelle des Parkens angewendet. Zentrale Wohnlagen werden einer begrenzten Zahl an Besuchern, sozialen Diensten und Lieferdiensten vorbehalten. Garagen werden zwar weiterhin gebaut, aber mit geringeren Stellplatzschlüsseln.

Jüngere Beispiele in Wien und Berlin zeigen, dass auch die Entkoppelung der Stellplätze vom Wohnraum gelingen kann: Anstatt am jeweiligen Baugrund werden diese in gemeinsamen

Sammel- bzw. Quartiersgaragen gebündelt. Beim Workshop wurde mit Expert*innen diskutiert, wie innovative Ansätze der Mobilität aussehen müssten, um Erfolg zu haben. Ausgehend von definitiven Überlegungen wurden intensiv Umsetzungsaspekte besprochen.

Was ist eine Sammel- bzw. Quartiersgarage, was ist keine?

- Deckt den Parkraumbedarf für Bewohner*innen und situationsabhängig von anderen Gruppen.
- Versorgt mehr als ein Bauprojekt mit einem abgegrenzten Einzugsbereich.
- Ist in ein Mobilitäts- und Parkraumkonzept des Stadtquartiers eingebunden.
- Ist in ein Sozialraumkonzept eingebunden.
- Ist im Idealfall weiter entfernt als die nächstgelegene Station des öffentlichen Verkehrs.
- Es gibt keine Verpflichtung einen Stellplatz zu mieten oder zu kaufen. Stattdessen gibt es ein freiwilliges „Opt-in“ für alle Haushalte.
- Park&Ride Anlagen, Stadtteilgaragen, gewerbliche Garagen sind per se keine Quartiersgaragen.
- Mischmodelle sind möglich,

müssen aber Mindestkriterien erfüllen.

- Die Mönchsberggarage ist keine Quartiersgarage, da die hohen Baukosten dem Wohnbau nicht zumutbar wären.

Welche Aspekte sollten bei der Umsetzung bedacht werden?

- Generell sollte bei Hochbauten Multifunktionalität beachtet werden.
- Die Betreiberfrage ist rechtzeitig zu klären (Stadt oder Privat?).
- Anmietung sollte flexibel gestaltet sein, kurze Kündigungsfristen.
- Zugang über den öffentlichen Raum ansprechend gestalten.
- Servicewerkstatt in der Quartiersgarage könnte umgesetzt werden.
- Mischmodelle mit Kurzparken angedenken und Synergien nutzen.
- Kosten im Tiefbau sind hoch, bei Hochbau dafür mangelnder Baugrund.
- Insgesamt muss der Stellplatzschlüssel gering gehalten werden.



Das Areal des Landeskrankenhaus Salzburg ist von seiner Bebauungsstruktur einem Wohnquartier sehr ähnlich. Hier funktioniert der Ansatz einer räumlich entkoppelten Quartiersgarage. So können die Flächen am Areal freigehalten werden.

© Universitätsklinikum Salzburg

WAS KÖNNEN WIR JETZT KONKRET IN ANGRIFF NEHMEN?

Das Wissen, die Strategien und die Tools für neue Modelle des wohnraumbezogenen Parkens gibt es zum Teil schon. Bei Planung, Genehmigung und in der Umsetzung kommt das aber noch zu wenig an. **Bauträger sollten Mut zur Umsetzung mitbringen, und Stellplatzreduktionen als Chance betrachten.** Trotz

gegebener Einschränkungen etwa im Wohnungsgemeinnützigkeits- bzw. im Wohnungseigentumsgesetz braucht es Innovation und Kooperation zwischen den Bauträgern.

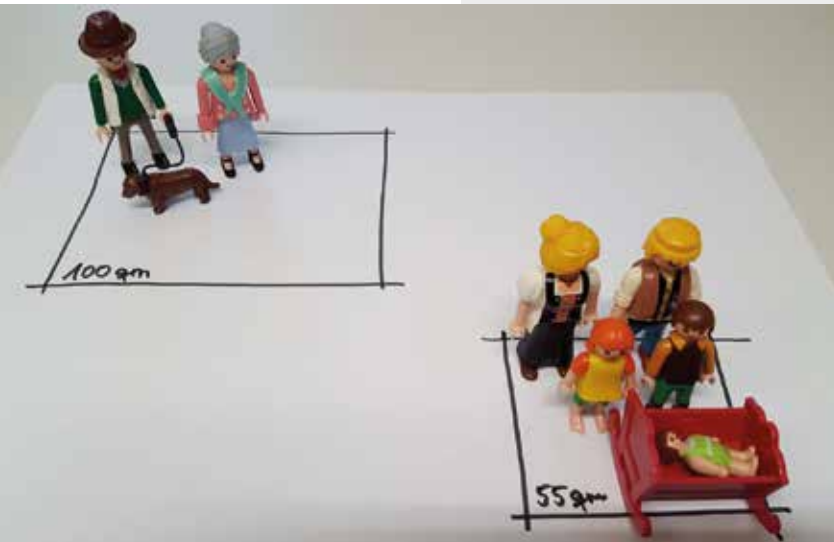
Quartiersgaragen könnten als Kooperationsmodell kostensparend von mehreren Entwicklern gebaut werden. Gemeinden wiederum sollten vorhandene Möglichkeiten der Bebauungsplanung nutzen, um städtebauliche- und

mobilitätsbezogene Vorgaben zu machen, die neue Modelle unterstützen. Ganz konkret kann man folgendes machen:

- Mobilitätskonzepte bei jedem Wohnbauprojekt (sowohl Neubau und Sanierung) anwenden.
- Stellplatzschlüssel im Gesamtdurchschnitt nach unten schrauben.
- Erhebungen der Auslastung von Stellplätzen im öffentlichen und im privaten Bereich durchführen.
- Bei geringerer Auslastung Öffnung von leerstehenden Garagen und Nutzung als Sammelgarage.
- Stringentes Parkraummanagement im Straßenraum, das Kurzparken schützt, und Permanentparken in Sammelgaragen drängt.
- Faire Bepreisung der Nutzung des öffentlichen Raums (Parkpickerl, Citymaut, Kurzparkzonen etc.).
- Gesetzesänderungen bei WGG, WEG, ROG, BauTG, S.WFG und anderen für flexibles und gemeinschaftliches Parken forcieren.



© Universitätsklinikum Salzburg



Entscheidungsdilemma

© Florian Kutzner

INTENSIVERE WOHNRAUMNUTZUNG

Chancen und Herausforderungen

WORUM GEHT ES?

Das EU-Projekt ASTUS (Alpine Smart Transport and Urbanism Strategies) möchte die Kommunen dabei unterstützen, langfristige Lösungen in der Verkehrs- und Siedlungsplanung zu finden und anzuwenden, um den Ausstoß von CO₂ insgesamt zu verringern. Der Projektpartner Landeshauptstadt München konzentriert sich auf die intensivere Nutzung bereits vorhandenen Wohnraums. Dadurch wird viel CO₂ verursachender Neubau vermieden. Bereits vorhandene Wohngebiete sind in der Regel besser mit Infrastruktur versorgt als Neubaugebiete, sodass zusätzlich durch vergleichsweise weniger notwendigen Verkehr Einsparungen an CO₂ erzielt werden.

ASTUS ist umsetzungsorientiert. Deshalb ist die verständliche Darstellung des Fachwissens ein entscheidender Punkt, der durch professionelle Unterstützung gestärkt wird. Projektpartner in Salzburg waren Research Studios Austria iSPACE und das SIR.

WELCHEN ANSATZ VERFOLGT ASTUS?

Im Mittelpunkt aller Aktivitäten steht die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner nach dem Motto „Ein glückliches Leben im selbstbestimmten Wandel“. Wohnung oder Haus, einst Sinnbild eines erfolgreichen und guten Lebens, werden im Alter oft zur Belastung. Angemessene Nutzung von Wohnraum bedeutet

Lebensqualität, sei es durch den Erhalt von Angeboten oder durch sozialen Kontakt.

Wie können Bewohnerinnen und Bewohner zum Mitmachen bei einer intensiveren Wohnraumnutzung motiviert werden?

Hierfür konnten zwei Fachleute aus dem Bereich Verhaltenspsychologie gewonnen werden, die einschlägige Erfahrungen über die Problematik rationaler Entscheidungen mitbrachten. In den Münchner Nachbargemeinden Haar und Neubiberg wurden Befragungen und Interviews zu verschiedenen Möglichkeiten der intensiveren Wohnraumnutzung durchgeführt. Als allgemeine Ergebnisse lassen sich zusammenfassen:



Maria Stadler-Haus in Haar

© Gemeinde Haar

GEMEINSAM WOHNEN

Hier ist generell eine relativ hohe Beteiligungsbereitschaft erkennbar. Verschiedenste Modelle sind möglich: Verwandte/Bekannte aufnehmen, Student*innen und Auszubildende, Wochenendheimfahrer*innen, zeitlich begrenzte Untermietverhältnisse etc.

Eine 82jährige Witwe aus der Maxvorstadt hat ihre zimmersuchende, an der TU München studierende Enkelin aufgenommen. Sie hat dazu ihre große, zuvor untergenutzte Wohnung umgestaltet, um sich auch mal aus dem Weg gehen zu können. Beide sind von der jetzigen Situation begeistert.

Dabei spielt das Konzept „Wohnen gegen Hilfe“ derzeit noch

- Wohnentscheidungen sind außerordentlich emotional. Starke rationale oder finanzielle Argumente erzeugen viel Gegenwehr. Informationen sollten niemals belehrend und direkt vermittelt werden, eher über Nachbarn und Freunde. Videos wirken besser als Informationsblätter.
- Kinder spielen eine zentrale Rolle. Unterstützen sie ihre Eltern, werden Veränderungen durchaus positiv gesehen.
- Erhalt von Freiheit und bedeutsamen Beziehungen sind Schlüssel um Veränderungen anzustoßen.
- Besser früh anfangen darüber nachzudenken. Veränderungen der Wohnsituation sollten rechtzeitig eingeleitet werden, am besten bei Veränderungen in der Familiensituation schon vor dem 60. Lebensjahr, nicht erst, wenn es nicht mehr unverändert weitergehen kann – z.B. wegen altersbedingter gesundheitlicher Probleme.



Vortrag:
Stephan Schott
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bau-
ordnung, Bereich Regionales
stephan.schott@muenchen.de

keine große Rolle. Ein Grund dafür könnte sein, dass in der Befragung alte Personen als Zielgruppe angesprochen wurden. Diese sind allerdings deutlich weniger vom Gewinn an Freiheit überzeugt als Jüngere.

UMZUG ODER WOHNUNGSTAUSCH

Diese Option erfreut sich relativ großer Beliebtheit unter allen Altersgruppen. Umzug oder Wohnungstausch sollte jedoch im Viertel, besser im gleichen Gebäude/Block, stattfinden.

Die Münchner Wohnbaugenossenschaft WOGENO hat dies bereits mehrfach erfolgreich durchgeführt, einmal sogar einen Ringtausch mit drei Parteien. Der Befürchtung, die neue, kleinere Wohnung sei teurer als die alte, größere, begegnet die WOGENO mit gleichbleibender Quadratmeter-Miete. Das ist auf dem freien Markt so nicht möglich und begrenzt dort den Wohnungstausch stark.

Die Münchner Wohnbaugesellschaften GWG und GEWOFAG sind mit ihren fast 70.000 Wohnungen bei ASTUS als Umsetzer dabei. Ein gelungener, von der GWG finanziell und logistisch unterstützter Umzug ist in einem

der ASTUS-Videos nachgezeichnet.

Die Gemeinde Haar hat ein zentral gelegenes Gebäude mit bestem Zugang zur Infrastruktur in kleine Seniorenwohnungen umgebaut. 80 noch rüstige Seniorinnen und Senioren aus Haar haben sich für die ersten 13 Wohnungen beworben und machen in ihren ehemaligen großen Wohnungen oder Häusern Platz für Familien.

Ein noch im Berufsleben stehendes Ehepaar hat sein Haus im Umland, an dem die Erben nicht interessiert waren, gegen eine kleinere Wohnung in München Schwabing getauscht. Sie sagen, der Gewinn an Lebensqualität sei erstaunlich („mehr Freiheitsgrade“), da sie nicht mehr viel Zeit in den Erhalt ihrer Immobilie investieren müssten: „Samstags im Café denke ich immer, früher bräuchte ich jetzt Gartenabfälle zum Wertstoffhof“. Die Veränderung der Wohnsituation habe ihnen das gute Leben nach Auszug der Kinder zurückgebracht.

Ein noch sehr rüstiges Ehepaar in den Endsechzigern zieht von seiner sehr großen Eigentumsdachgeschosswohnung im 4./5. Stock ohne Lift in eine kleinere Mietwohnung im 1.

Stock des gleichen Hauses. Die Kinder sind längst ausgezogen, die Dachwohnung eigentlich schon lange zu groß und wird irgendwann beschwerlich. Die Suche nach einer kleineren Wohnung im selben Haus haben sie bereits vor einigen Jahren begonnen, also rechtzeitig.

UMBAU VON HÄUSERN

Der Umbau älterer Häuser, in denen nach Auszug der Kinder nur ein älteres Ehepaar oder eine Person verblieben ist, bietet die Möglichkeit für energetische Sanierung und zur Barrierefreiheit.

Die Motivation zum Umbau kann durch das dann längere Verbleiben in der eigenen Immobilie als Alternative zum Altersheim gestärkt werden. Mitwohnen bzw. Wohnen gegen Hilfe unterstützen dies, vor allem wenn die ursprünglichen BewohnerInnen sich künftig auf das Erdgeschoß beschränken. Auch hier gilt es, Veränderungen rechtzeitig zu planen. Ältere Menschen sehen sich oft nicht mehr dazu im Stande. Staatliche Fördermittel für eine energetische Haussanierung sind gut, aber meist nicht entscheidend.

Es zeigt sich, dass Wohnungen und Häuser, auch die Keller und Dachböden, im Laufe der Zeit meist recht voll geworden sind. Sich um diese Besitztümer neu kümmern zu müssen, scheint oft eine unüberwindliche Aufgabe. Dieser Schritt in Richtung intensivere Wohnraumnutzung lässt sich durch ein umfangreiches Informationsangebot zur Entsorgung etwas erleichtern. Auf der unten aufgeführten Münchner ASTUS-Homepage steht eine große Auswahl an sinnvollen Entsorgungsmöglichkeiten.

Unter www.muenchen.de/astus wird zur intensiveren Nutzung des vorhandenen Wohnraums ein Informations-System aufgebaut, das vielfältige Möglichkeiten des Wohnungstausches, des Mitwohnens und des Umbaus untergenutzter Häuser anbietet. Insbesondere Videos mit gelungenen Beispielen sollen zur Nachahmung anregen.

INTENSIVE UND SOZIALE WOHNRAUMNUTZUNG

Workshop



Moderation:
Patrick Lüftenegger und Walter Riedler, SIR

Expertise:
Stephan Schott, Stadt München

Wenn sich Lebensumstände ändern, verändert sich meist auch die Anzahl der Personen in einem Haushalt. Während künftige Kinder gerne schon in der Zimmeranzahl berücksichtigt werden, ergibt sich durch die Reduktion von Personen oft eine sehr ineffiziente bzw. wenig intensive Nutzung von Wohnraum. Stephan Schott wirft in seinem Impulsvortrag einen Blick auf Möglichkeiten wie Wohnungstausch, in denen zum Beispiel alleinlebende Ältere Menschen eine große Wohnung mit einer wachsenden Familie mit zu kleiner Wohnung tauschen.

Im anschließenden Workshop wurden dann die Begriffe „intensive“ und „soziale“ Wohnraumnutzung genauer unter die Lupe genommen:

Die Tatsache, dass Wohnraum von allen benötigt wird, aber gleichzeitig auch wichtiges Wirtschaftsgut und Profitquelle ist, bringt viele komplexe Fragestellungen und Zusammenhänge mit sich. Die Leistbarkeit des Wohnens ist somit nicht nur vom Verhältnis von Angebot und Nachfrage abhängig, sondern auch von Zinsniveaus und Renditeerwartungen.

Aktuell steigt trotz laufend teureren Eigentums- und Mietpreisen, selbst in Ballungsräumen, die durchschnittliche Wohnnutzfläche pro Person immer noch an. Aus diesem Indikator kann abgeleitet werden, dass kein absoluter Mangel an Wohnraum vorherrscht, sondern dass es sich in erster Linie um eine Ungleichverteilung handelt. Diese Ungleichverteilung hat soziale Auswirkungen und wirkt sich auch auf die Intensität bzw. Effizienz der Nutzung aus.

Als Herausforderungen wurden auch Themen wie der demografische Wandel und die damit verbundenen, immer kleiner werdenden Haushaltsstrukturen (z.B. 50% Einpersonenhaushalte in der Stadt Salzburg) genannt. Oder eben auch, dass theoretisch genügend Wohnraum für alle vorhanden wäre, aber die sinnvolle Verteilung schwierig ist und Wohnungstausche aufgrund von

schwierigen Rahmenbedingungen (z.B. Eigentumsverhältnissen und Mietverträgen) kaum umgesetzt werden können.

- Intensive Wohnraumnutzung: zum Beispiel im Sinne von Verdichtung, Ausnutzung von Grundstücken oder Flächeneffizienz, also weniger Wohnfläche pro Kopf.
- Soziale Wohnraumnutzung: zum Beispiel Zugänge und Verfügbarkeiten für viele soziale Schichten herstellen oder auch Maßnahmen gegen Leerstand bzw. Nutzung, die primär nicht dem eigentlichen Zweck Wohnen dienen (Spekulation).

Das „normale“, gängige Wohnangebot wird augenscheinlich den vielfältigen Anforderungen nicht mehr gerecht. Die Diskurse um „neue“ oder „innovative“ Wohnformen, die im Allgemeinen um gemeinschaftliche Wohnprojekte (Baugruppen, Baugemeinschaften, etc.) kreisen, bieten Lösungen für viele Fragen der effizienten und sozialen Nutzung von Wohnraum.

Im Workshop wurden einige Potenziale dieser gemeinschaftlichen Wohnprojekte angeführt, aber auch viele Hürden bei der Umsetzung in der Stadt Salzburg angesprochen. Als großer Vorteil

wurde die soziale Durchmischung hervorgehoben, weil Baugruppen zwei ganz unterschiedliche Gruppen ansprechen:

- jene mit (mittlerem oder hohem) Einkommen, die ihre Lebensvorstellungen innerhalb des vorhandenen

Wohnungsangebotes nicht verwirklicht sehen und der Diskrepanz zwischen dem vorhandenen Angebot und ihren eigenen Wohnvorstellungen durch die Entwicklung eigener, besonderer Wohnkonzepte begegnen,

- und jene mit Marktzugangsproblemen, die nicht in der Lage sind, sich eigenständig auf dem Wohnungsmarkt zu versorgen und häufig – auf sich allein gestellt – ihren Alltag nicht bewältigen können.

Für beide Typen der Nachfrage können die Themen „Nachbarschaftshilfe, Betreuung und Service“ eine wichtige Rolle spielen – für die Einen als zusätzlicher Luxus oder Komfort und für die Anderen als unabdingbare Voraussetzung einer selbstständigen Lebensführung.



© SIR



Wohnbausymposium 2019 – Quartiere innovativ entwickeln