

7. ZUSAMMENFASSENDEN ERGEBNISSE UND EMPFEHLUNGEN FÜR DIE WEITERE STADTENTWICKLUNG

Nach einer näheren Betrachtung der einzelnen „Phänomene“ folgt in diesem Kapitel eine Zusammenfassung dieser bereits präsentierten Ergebnisse. Von diesen werden Empfehlungen für die weitere Stadtentwicklung abgeleitet.

Freiräumangebot für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen

- Der öffentliche Raum im Besitz der öffentlichen Hand bietet mit Straßen, Plätzen und Parks eine große Bandbreite an Angeboten für unterschiedliche NutzerInnen. Die öffentlich zugänglichen Freiräume privater Bauträger können das Freiraumangebot eines Stadtteils ergänzen. In der Praxis richten sich letztere Angebote vorrangig an Kinder und deren Eltern und können durch strengere Regeln (Uhrzeit, Nutzungsverbote, mehr Kontrolle) in der Nutzung zusätzlich eingeschränkt sein. Diese öffentlich zugänglichen "privaten" Freiräume bieten zwar oft Spielbereiche für kleinere Kinder an, für Jugendliche, ältere Menschen, im Quartier Arbeitende und Erwachsene finden sich nur wenig Angebote, marginalisierte Gruppen haben gar keinen Platz. Überlässt man alle Freiräume in einem Stadtentwicklungsgebiet zur Errichtung und Erhaltung privaten Bauträgern, können diese daher nur bedingt Freiräume im Besitz der öffentlichen Hand ersetzen.
- Die Ansprüche von ArbeitnehmerInnen umfassen den sicheren Weg zur Arbeitsstätte, Pausen und auch spezifische Freiraumnutzungen durch die Berufstätigkeit (z. B. als KellnerIn, PädagogIn). Viele ArbeitnehmerInnen gaben bei den Befragungen in den Untersuchungsgebieten an, dass sie den öffentlichen Raum im Stadtteil wenig nutzen. Findet sich jedoch ein gutes Freiraumangebot wie der Seepark in Aspern, nutzen auch im Stadtteil Arbeitende dieses Angebot (zum Beispiel nach der Arbeit) mit.
- Die Bauplätze für private Bauträger müssen groß genug sein, um wohnungsbezogenes Grün am eigenen Bauplatz anbieten zu können. Pufferzonen zwischen wohnungszugehörigem Grün, siedlungsrelevanten und öffentlichen Freiräumen sind wesentlich

Aufenthaltsflächen und Freiräume für Jugendliche, Erwachsene, im Quartier beschäftigte Personen und marginalisierte Gruppen sowie Treffpunkte, Quartiersplätze und Sport- und Bewegungsflächen sind grundsätzlich Aufgabe der Stadt und über die Flächenwidmung regelbar. Diese Aufgaben können nur bedingt an Private ausgelagert werden, wenn zum Beispiel durch städtebauliche Verträge die Realisierung und Nutzung von Freiräumen für diese Gruppen dauerhaft und verbindlich gesichert ist.

Mikrofreiräume & temporäre Freiräume

In allen untersuchten Stadtentwicklungsgebieten finden sich zahlreiche Mikrofreiräume für kurzzeitigen Aufenthalt an den Schnittstellen von Straßen und Gebäudevorbereichen. Diese sind – mit Ausnahme der Arkaden – vor allem auf die Planungen der einzelnen Bauträger zurückzuführen, Die

Angebote unterscheiden sich dadurch auch innerhalb der untersuchten Gebiete erheblich. In der Regel sind die angebotenen Mikrofrireäume übersichtlich und sicher gestaltet, viele bieten auch Schutz vor Witterungseinflüssen. Durch das Fehlen einer systematischen rechtlichen Verankerung entsprechen die räumliche Verteilung und die Ausstattung jedoch nicht immer den Ansprüchen von selbständiger barrierefreier Mobilität.

- Wie unterschiedliche, für die Basisversorgung mit Strom oder Internetverbindungen notwendige Kästen multifunktional z. B. als Sitzelement gestaltet werden können, zeigen verschiedene Bauträger in der Seestadt. In den anderen Stadtteilen und insbesondere im öffentlichen Straßenraum bieten die Standardkästen keinen Mehrwert, häufig verschmälern sie Gehbereiche.
- In allen drei untersuchten Stadtteilen zeigt sich, dass flexible Bereiche bzw. temporäre Nutzungen Eingang in die öffentlichen Räume gefunden haben, wie Nachbarschaftsgärten oder auch kleinere Bereiche für temporäre Angebote. Häufig wird die Nutzung durch die Stadtteilarbeit gefördert.

Mikrofrireäume bestimmen die Qualität des Angebots an Aufenthaltsmöglichkeiten in Stadtteilen wesentlich mit. Diesbezügliche Vorgaben in den Erläuterungstexten zur Flächenwidmung und Standards für Mikrofrireäume wie eine gleichmäßige Verteilung von Bereichen für kurzzeitigen Aufenthalt oder auch Ausstattung mit barrierefreien Sitzmöbeln und Angeboten für wegbegleitendes Spiel sind wichtig um ein gutes Angebot zu erreichen.

Eine Reduzierung von Verwaltungsabläufen, der Abbau von Zugangshürden bei Behördenwegen und die Schaffung eines One-Stop-Shops innerhalb der Verwaltung erleichtern temporäre Nutzungen und schaffen nutzungs offene, öffentlichen Freiräume, insbesondere für nicht kommerzielle Angebote. Der Leitfaden für Aktionen im Straßenraum der MA 18 ist ein Schritt in diese Richtung.

Grenzen zwischen privatem und öffentlichem Raum

- In den untersuchten Stadtteilen legte die Flächenwidmung Einfriedungsverbote fest. Damit gehen die Bauträger unterschiedlich um: Die Grenzen zu Blockinnenbereichen können offen sein, baulich markiert (durch Baukörper, höherliegende Innenhöfe auf darunter liegenden Tiefgaragen) oder auch durch unterschiedliche Beläge oder Beleuchtungen akzentuiert werden. Auch durch Verbote können Grenzen markiert werden (Durchgangsverbot, Spielverbot, Aufenthaltsverbot, Kameras, Einsetzen eines Wachdienstes). Darüber hinaus kann eine gut lesbare Wegehierarchie mit öffentlichen Wegen für alle und schmalere siedlungszugehörigen Wegen FußgängerInnenströme lenken.
- Einige Bauträger wählten alternative Mittel zur Gestaltung der Grundstücksgrenze wie Sitzbänke, höhere Staudenpflanzungen, Tröge, niedrige Mauern oder Spielelemente.
- Sind private Terrassen oder Gärten von Einfriedungsverboten betroffen, entstehen häufig trotzdem Abschottungstendenzen (Sichtschutzhecken, Holzpaneele...). Wenn der private Innenraum sehr nahe an den öffentlichen Raum, insbesondere Straßenräume, heran kommt und Abstandsflächen fehlen, werden auch die Fenster häufig durch Vorhänge und Rollos blickdicht gemacht.

Die Anordnung von Einfriedungen bzw. Einfriedungsverboten ist so zu wählen, dass Einfriedungsverbote bauplatzübergreifende Angebote wie Spielflächen oder Durchwegungen unterstützen.

zen. Einfriedungen sollten jedenfalls sparsam eingesetzt werden, um offene Stadträume zu fördern. Dieser Grundsatz gilt auch für den öffentlichen Straßenraum und dort insbesondere für den öffentlichen Verkehr, der dann stark trennend wirkt, wenn der Stadtteil mittels Einfriedungen oder ähnlichen Maßnahmen getrennt wird.

Die Lage von Wohnnutzungen zum Straßenraum ist kritisch, wenn die Abstände zwischen privaten und öffentlichen Räumen zu gering sind. Das betrifft insbesondere Erdgeschoßnutzungen wie Balkone/Loggien, Terrassen und Wohnflächen zum öffentlichen Straßenraum bzw. zum Gehsteig. Der Übergang von öffentlichem zu privatem Raum braucht ausreichende und passend gestaltete Abstandsflächen, die nicht durch den Einsatz von Kameras, Wachdiensten und Verbotstafeln ersetzt werden dürfen.

Einfriedungsvorgaben können ebenso wie die Lage von Wohnräumen im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan geregelt werden.

Nutzbare Gebäudevorbereiche zum Straßenraum

- Das Zurückspringen der Gebäude hinter die Grundstücksgrenze, wie dies in der Seestadt Aspern und bei den Bombardiergründen (im Bereich der Schule) der Fall ist, ermöglicht Gestaltungsspielräume und bietet Raum für kommerzielle und nicht kommerzielle Nutzungen. Das Ergebnis ist trotz hoher Dichte eine gewisse Offenheit und Weite.
- Werden Grundstücksgrenzen nicht deutlich markiert, öffnet sich der Raum und die Übergänge werden fließender. Vor allem in der Seestadt erhält die Grundstücksgrenze mittels Sitzbänken, niedrigen Bepflanzungen, Fahrradabstellplätzen eine besondere Ausprägung. Auch Arkaden können diese Vorteile aufweisen, hierbei ist aber darauf zu achten, dass die Flächen unterhalb der Arkaden breit genug und gut beleuchtet sind, Angsträume und „Restflächen“ sind jedenfalls zu vermeiden.
- Bei zurückspringenden Gebäuden sollte darauf geachtet werden, dass im Falle einer Durchwegung entlang der Hausmauer, zum Beispiel durch einen Arkadengang, keine uneinsichtigen und schlecht belichteten Räume (Angsträume) entstehen.
- Zu vermeiden ist auch das Zurückversetzen von Gebäuden hinter die Grundstücksgrenze, wenn in Folge durch spezifische Nutzungen eine Einfriedung bzw. ein Zaun vorgesehen werden. Dies ist beispielsweise beim Bildungscampus im Sonnwendviertel der Fall – die planerisch beabsichtigte Offenheit zwischen öffentlichem Raum und Schulraum geht trotz „durchsichtigem“ Zaun in ihrer Gesamtwirkung verloren. Die Möglichkeit einer Mehrfachnutzung der Schulfreiräume wird durch diese Lösung nicht realisiert.

Das Zurückspringen der Gebäude hinter die Grundgrenze ist ein probates Mittel für mehr Gestaltungsspielraum in neuen Siedlungsgebieten. Erdgeschoßnutzungen haben dadurch mehr Flächen vor den Geschäftsräumlichkeiten zur Verfügung, der Straßenraum wirkt offener und belebter. Ebenso entstehen dadurch Mikrofneiräume (z. B. durch Sitzbänke), die nicht nur BewohnerInnen sondern auch BesucherInnen und den im Gebiet Arbeitenden zur Verfügung stehen. Das Zurückspringen ist über den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan regelbar.

Belebte Erdgeschoßzonen

- Bauliche Maßnahmen können einen Beitrag für die Belebung von Erdgeschoßzonen leisten: Die Höhe der Erdgeschoße und der Fassadengestaltung bestimmen die vielfältigen Nut-

zungsmöglichkeiten und oftmals auch deren Qualitäten. Vielfältig genutzte, offene Erdgeschoßzonen in Kombination mit breiten Gehsteigen sind insbesondere für FußgängerInnen, die den öffentlichen Raum beleben, wichtig. Hinter der Grundgrenze zurückgesetzte Gebäude und auch Arkaden können die nutzbare Breite für PassantInnen sowie den Gestaltungsspielraum für die Erdgeschoßzonen erhöhen – sowohl für private als auch für öffentliche Nutzungen.

- Ein Management der Vermietung der Erdgeschoßzonen leistet einen wichtigen Beitrag zur Nahversorgung und für offene, belebte Erdgeschoßzonen. Es ist eine gute Ergänzung zu baulich-räumlichen Vorgaben.
- Die Begrenzung und Konzentration von Garageneinfahrten innerhalb eines Stadtteiles eröffnet neue Spielräume für Erdgeschoßnutzungen und strukturiert den Straßenraum.

Ein Management für die Vermietung der Erdgeschoßzone hilft in neuen Stadtentwicklungsgebieten, geeignete MieterInnen zum richtigen Zeitpunkt am richtigen Standort zu verorten. Bauliche Maßnahmen wie hohe Geschoßhöhen oder Arkaden sind wichtig für die Belebung durch Geschäfte. Darüber hinaus hat sich ein unterstützendes Erdgeschoßmanagement als bedeutend erwiesen. Eine Vorgabe, dass Blickkontakt zwischen Erdgeschoß und öffentlichem Raum besteht, könnte dieses ergänzen. Blickverbindungen, die durch die Architektur mit Fenstern oder Glasfassaden angelegt sind, müssen langfristig erhalten bleiben. Dies ist dann der Fall, wenn der öffentliche Blick zulässig ist. Kinderbetreuungseinrichtungen, Ärztezentren o.ä. sind zwar adäquate Nutzungen für die Erdgeschoße, ertragen öffentliche Blicke allerdings kaum. Derartige Regelungen zu Blickkontakten sind nur durch Mietverträge, also privatrechtliche Verträge, abzusichern.

Garageneinfahrten sollen in neuen Stadtteilen nicht projektbezogen geplant werden, sondern gebiets- oder teilgebietsbezogen, um alle Gestaltungsspielräume der Erdgeschoßnutzung und des öffentlichen Straßenraumes auszuschöpfen. Diese Regelungen sind einerseits durch Ein- und Ausfahrsperren, andererseits auch durch Stellplatzregulative (durch die Herabsetzung der notwendigen Stellplatzzahl) sowie durch eine gemeinsame Planung und einen Leitbildprozess möglich.

Fußwege für durchlässige Stadtteile

- Stadtteilrelevante Durchwegungen weisen in den untersuchten Gebieten unterschiedliche Breiten und Höhen, Materialitäten und Ausleuchtungen auf. Viele Wege sind dadurch nicht eindeutig als stadtteilrelevant erkennbar.
- Die Durchgängigkeit von Baublöcken und Siedlungsteilen ist in den untersuchten Stadtteilgebieten rechtlich unterschiedlich verankert (Einfriedungsverbote, Unterbrechung der geschlossenen Bauweise, Überbauung einer §53-Straße und öffentlicher Durchgang in einem bestimmten abgegrenzten Bereich). Die Widmung eines Durchgangs alleine ist nicht ausschlaggebend für die Durchgängigkeit selbst und für die Qualität des Durchgangs. Ausgestaltung und Qualität hängen von den unterschiedlichen lokalen Playern ab. Eine durchgängige Nutzung (auch in der Nacht) kann jedoch durch die Widmung „öffentlich“ garantiert bzw. eingefordert werden.

Eine Festlegung der Lage geschieht teilweise schon heute in der Flächenwidmung durch freizuhaltenen Durchwegungen zwischen definierten Punkten, (öffentliche) Durchgänge oder durch die Unterbrechung der geschlossenen Bauweise, sowie mittels §53-Straßen. Breiten und Höhen sollten den beabsichtigten Nutzungen entsprechen und das umliegende Gebiet (wie zum Bei-

spiel öffentliche Nutzungen wie Parks, etc.) berücksichtigen. Für stadtteilrelevante Verbindungen sollten Qualitäten wie Mindestbreiten und Mindestdurchgangshöhen, aber auch barrierefreie Ausstattung und gute Ausleuchtung definitiv im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan festgelegt werden.

Aktive Mobilitätsformen

- Das Fahrrad als Verkehrsmittel ist in allen drei Stadtentwicklungsgebieten allgegenwärtig, allerdings mehr beim ruhenden Verkehr als beim fließenden Radverkehr. Ausschlaggebend dafür sind die vor den Hauseingängen situierten und genutzten Radabstellanlagen, die Fahrradgaragen in den Erdgeschossen sowie die Verteilung von Radabstellanlagen im öffentlichen Raum.
- In keinem der Stadtentwicklungsgebiete gibt es das Wiener City Bike, welches als zusätzlicher Impulsgeber für den Radverkehr fungieren könnte. Die Seestadt Aspern hat eigene Verleihstationen für Fahrräder, diese können allerdings nur in der Seestadt selbst genutzt werden. Gerade in Favoriten bieten die dichte Verbauung des Bezirks und das neue Sonnwendviertel Potenzial für die Erweiterung des Fahrradverleihsystems.
- Barrierefreie Fußwege und Gehsteige sind in den neuen Stadtteilen Standard. Als Mindest-Gehsteigbreiten werden in Wien 2 m vorgeschrieben, das ist auch im Sonnwendviertel und bei den Bombardiergründen in der Flächenwidmung der Fall. In der Seestadt Aspern beträgt die festgelegte Mindestbreite 2,5 m. Diese Breite entfaltet ihre entsprechende Wirkung noch mehr in Zusammenhang mit dem Erdgeschoßmanagement in der Seestadt Aspern.
- Breite, glatte und autofreie Wege fördern die aktive Mobilität mit Skootern, Rollern oder auch Boards. In allen Stadtteilen sind dies wichtige Mobilitätsformen junger Bevölkerungsgruppen, insbesondere auch von Kindern.

In neuen Stadtentwicklungsgebieten ist die Fahrradinfrastruktur (Abstellplätze und Radfahranlagen, Radfahren im Mischverkehr) gut ausgebaut. Aktive Mobilitätsformen können über Stellplatzregulative und Parkordnungen in den Gebieten allerdings noch mehr gefördert werden – über die Regelung von Angebot und Nachfrage. Stadtteilrelevante Verbindungen sollten jedenfalls auch für Skooter-, Roller- oder RadfahrerInnen nutzbar sein, um kurze Wege im Gebiet zu ermöglichen. Die Gehsteigbreite von 2 m ist das absolute Mindestmaß – eine Aufwertung nach oben ist generell anzustreben.

Öffentlicher Verkehr & E-Mobilität

- Im öffentlichen Verkehr gehen bei der Ausstattung der Bushaltestellen private Interessen vor: Bushaltestellen ohne Wartehäuschen, ohne Stadtplan, ohne Sitzgelegenheiten und Beleuchtung sind das Resultat. In der Seestadt kommen langen Intervallen von Bus und U-Bahn dazu, wenngleich positiv betont werden muss, dass die U-Bahn bereits vor Bezug der Wohnungen betriebsbereit war. Die Ausschöpfung eines dichteren Intervalls ist bei einer weiteren Verdichtung der Seestadt die konsequente Folge.
- Die E-Mobilität bleibt in den Stadtentwicklungsgebieten unsichtbar. Mit Ausnahme der Seestadt Aspern mit einem E-Fahrrad-Verleihsystem, gibt es keine E-Tankstellen oder andere Einrichtungen, die die Nutzung von E-Fahrzeugen sichtbar macht.

Der öffentliche Verkehr hat – wie der Name sagt – die öffentlichen Interessen in den Vordergrund zu stellen. Dass das Vorhandensein eines Wartehäuschens von den Werbeeinnahmen abhängt, ist nicht im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung und der Förderung des öffentlichen Verkehrs, wie die Stadt Wien es anstrebt. Die Ausstattung von ÖV-Haltestellen lässt sich nur durch privatrechtliche Verträge sichern, zumal es keine konkreten Vorgaben über die Haltestellenausstattung (in neuen Stadtteilen) gibt. Der öffentliche Verkehr muss – um in neuen Stadtteilen als Alternative zum motorisierten Individualverkehr gerne und oft genutzt zu werden – einer guten Standardausstattung entsprechen. Das betrifft Intervalle, die Lage und die Infrastruktur der Haltestellen (Wartehäuschen, Komfort für alle Bevölkerungsgruppen, Beleuchtung, Information,..).

Soll E-Mobilität in der Stadterweiterung gefördert werden, ist es notwendig konkrete Fördermaßnahmen zu setzen, insbesondere ein Netz von E-Tankstellen an gesonderten Stellen, die andere Mobilitätsformen wie das zu-Fuß-Gehen oder das Radfahren nicht beeinträchtigen. Dadurch kann insbesondere die E-Mobilität mit Fahrrädern gestärkt werden.

Im Sinne einer weiteren Förderung von aktiven Mobilitätsformen und der Nutzung des öffentlichen Verkehrs sollen zudem in neuen Stadtteilen die – bereits im Fachkonzept Mobilität der Stadt Wien vorgeschlagenen – Mobility Points Standard werden und auch auf benachbarte Stadtteile ausstrahlen. Fahrzeuge wie E-Bikes, Elektroautos, konventionell betriebene Pkw und Elektro-Lastenräder können kostengünstig von MieterInnen gemietet werden, der Besitz eines eigenen Fahrzeuges könnte so auch in Stadtentwicklungsgebieten in den Außenbezirken Wiens weiter reduziert werden.

Bauplatzübergreifende Parkplatzlösungen

- Bauplatzübergreifende Gesamtlösungen für den ruhenden Verkehr verändern den gesamten Straßenraum in einem Stadtteil, steuern und verringern das Verkehrsaufkommen in weiten Teilen des Gebietes und machen Straßenraumgestaltungen für den Aufenthalt, für RadfahrerInnen und FußgängerInnen möglich.
- Liefer- und Besucherparkplätze sind in allen untersuchten Stadtteilen wichtig. Diese sind dann positiv zu bewerten, wenn diese also sichtbar und erkennbar sind (und auch so angeordnet sind) wie dies in den Bombardiergründen der Fall ist.

Das Gebot bauplatzübergreifender Parkgaragen – in Kombination mit einem Stellplatzregulativ (vorgegeben über den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan) – ist eine gute Möglichkeit, neue Stadtteile verkehrsberuhigt zu gestalten und den öffentlichen Raum zu attraktivieren. Diese Parkgaragen können über Ein- und Ausfahrsperren im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan und über privatrechtliche Verträge geregelt werden.

Übergänge zu anderen Stadtteilen

- Die Übergänge zwischen alten und neuen Siedlungsteilen sind im Sonnwendviertel und bei der Siedlung auf den Bombardiergründen durchwegs harmonisch, vor allem was die Höhenentwicklung und Anordnung der Baukörper betrifft. Die Seestadt hat durch ihre Lage keine Verbindung zu umliegenden Stadtteilen.
- Die Einbettung der neuen in die alten Stadtteile gelingt zwar baulich, Potenziale im bestehenden öffentlichen Raum werden aber nicht immer genutzt. Im Sonnwendviertel waren beispielsweise auch gestalterische Maßnahmen in den Straßenräumen außerhalb des neuen

Siedlungsteiles angedacht, die bislang nicht umgesetzt wurden. Dies betrifft vor allem Wege und öffentliche Straßenräume. Ein Zusammenführen von Stadtteilen kann auch durch Stadtteilarbeit unterstützt werden.

- In einigen Fällen werden stark befahrene Straßen und überbreite Straßen zu Barrieren, insbesondere wenn keine zusätzlichen guten Übergänge vorgesehen werden, wie dies bei der Sonnwendgasse beispielsweise der Fall ist: Zu wenige gesicherte Übergänge aber auch lange Rotphasen bei Lichtsignalanlagen erschweren das Queren der FußgängerInnen und ein Zusammenwachsen der Stadtteile durch eine starke Trennwirkung.

Gliedern sich neue Stadtentwicklungsgebiete gut in bestehende Stadtteile ein, entsteht ein gegenseitiger Mehrwert. In einer wachsenden Stadt wie Wien muss der Mehrwert von neuen Stadtteilen und von Verdichtungsmaßnahmen den BürgerInnen direkt und indirekt aufgezeigt werden können, schließlich stoßen neue Projekte oftmals auf Widerstand. Dieser Mehrwert kann beispielsweise durch Umgestaltungsmaßnahmen, Sanierungen etc. im benachbarten Stadtteil gezeigt werden. Besonders wichtig ist auch das Schaffen von attraktiven Querungsmöglichkeiten breiter Straßenräumen, die oftmals neue Stadtteile von den umliegenden Gebieten stark trennen. Engagierte Bezirkspolitik und Stadtteilarbeit können solche Prozesse unterstützen und die Begegnung der Menschen fördern.

Stadtklima und Stadterweiterungsgebiete

- Baumreihen, die häufig in der Flächenwidmung vorgesehen werden, leisten einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas. Eine Anbindung bzw. ein Ausbau der Freiraumnetze der Stadt erfolgte in der Seestadt Aspern und im Sonnwendviertel.
- Bei stadtklimawirksamen Maßnahmen wie Fassadenbegrünungen, Regenwassermanagement oder Versickerungsflächen gibt es einzelne gute Beispiele mit Vorreiterfunktion. Derzeit sind guten Lösungen noch nicht Standard.

Die Verankerung von Grünflächen in der übergeordneten Planung und in der Flächenwidmung ist wichtig, um ein ausgeglichenes Stadtklima zu unterstützen. Zur systematischen Förderung von Fassadenbegrünungen, Regenwasserversickerung und Kühlung durch Verdunstung sind sowohl fachliche Innovationen als auch zusätzliche Instrumente zu deren Umsetzung notwendig. Insbesondere sollten dabei keine monofunktionalen Klimaflächen entstehen, sondern multifunktional nutzbare Stadträume

Fazit

Die Stadt Wien unterliegt einem starken Bevölkerungswachstum, derzeit kommen pro Jahr 30.000 bis 40.000 Menschen dazu. Die Stadt steuert durch Instrumente der Stadtplanung, die Entwicklung der neuen Stadtteile. Die vorliegende Studie zeigt, dass für die Qualität der neuen Stadtteile in Wien der Flächenwidmungs- und Bebauungsplan einen wichtigen Rahmen vorgibt. Für die Qualität des öffentlichen Raumes hat sich eine gemeinsame Erschließung von Stadtteilen mit bauplatzübergreifende Parkgaragen sowie öffentliche Durchwegung für den Fuß- und Radverkehr als zentral herausgestellt. Diese können durch verbindliche, bauplatzübergreifende Festlegungen erreicht werden. Die Qualität hängt jedoch auch vom Planungs- und Qualitätsbewusstsein der handelnden AkteurInnen ab. In den untersuchten Stadtgebieten werden oftmals bei einzelnen Gebäuden und Baublöcken in Bezug auf den öffentlichen Raum unterschiedliche Strategien verfolgt. Dadurch entstehen oft kleinräumig sehr unterschiedliche, nicht immer aufeinander abgestimmte Angebote.

Bei Wettbewerben und kooperativen Planungsverfahren ist es wichtig in Zukunft auch Kriterien der sozialen Nachhaltigkeit anzuwenden. Eine dichtere Stadt hat jedenfalls eine sozialpolitische Dimension, Fehlplanungen wie unsichere oder unbelebte Stadtteile erweisen sich oft aufgrund von Konflikten oder sozialen Brennpunkten als doppelt kostenintensiv – für den Bauträger aber auch für die Stadt selbst. Unter die Kriterien einer sozialen Nachhaltigkeit fallen zum Beispiel die konsumfreie Nutzbarkeit von Räumen für alle Bevölkerungsgruppen (auch Jugendliche, Erwachsene und marginalisierte Gruppen), die Flexibilität von Gebäuden und Flächen für zukünftige Nutzungen und ein transparentes Planungsverfahren.

Immer mehr öffentliche Räume werden in Zukunft durch Private errichtet werden, nicht zuletzt, weil öffentliche Budgets knapper bzw. anders verteilt werden. Eine Konzentration auf die Interessen der Öffentlichkeit bedeutet vor allem Gewinne für die MieterInnen, BewohnerInnen und für die in den Gebieten arbeitenden Menschen. In Verträgen ist eine dauerhafte öffentliche Nutzung festzuhalten, die Kriterien sollten über die baulichen und technischen Qualitäten hinausgehen und auch soziale, ökologische und freiraumgestalterische Kriterien enthalten.

Der Vergleich der Stadtentwicklungsgebiete zeigt, dass eine belebte Erdgeschoßzone in neuen Stadtteilen nicht immer umgesetzt werden konnte. Als Ergänzung zu baulichen Vorgaben wie Geschosshöhen oder Arkaden erwiesen sich Vereinbarungen zu potenziellen MieterInnen wie z.B. bei einem Erdgeschoßmanagement als gute Unterstützungsmöglichkeit.

Im Bereich aktueller ökologischer Themen wie Stadtklima, Regenwassermanagement oder auch neuer umweltfreundlicher Mobilitätsformen sind erste Ansätze erkennbar, systematisch flossen diese Aspekte bisher noch kaum in die Wiener Stadtentwicklung ein.

Gerade in Zeiten wachsender Bevölkerungszahlen und großen Siedlungsdrucks ist das Bewusstsein für die Qualität bei der Planung und der Umsetzung von Stadtentwicklungsgebieten wichtig, um die hohen Lebensqualität in Wien zu erhalten.